SKRZYDLATA POLSKA

ŚWIĘTO LOTNICTWA 1972

NR 34 (1102)

20 SIERPNIA 1972

CENA 2 ZŁ

Zdjęcie: ST. SYNDOMAN

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem FIHM z okazji 30-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:

Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ
Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY
Zastępca redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI
Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (twórczość lotnicza); JERZY POMIANOWSKI (lotnictwo sportowe); Opracowania graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

WARUNKI PRENUMERATY
Cena prenumeraty krajowej:
rocznie — 104 zł
półrocznie — 52 zł
kwartalnie — 26 zł

Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny.

Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.
Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024.

Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

OGŁOSZENIA
Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 30 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

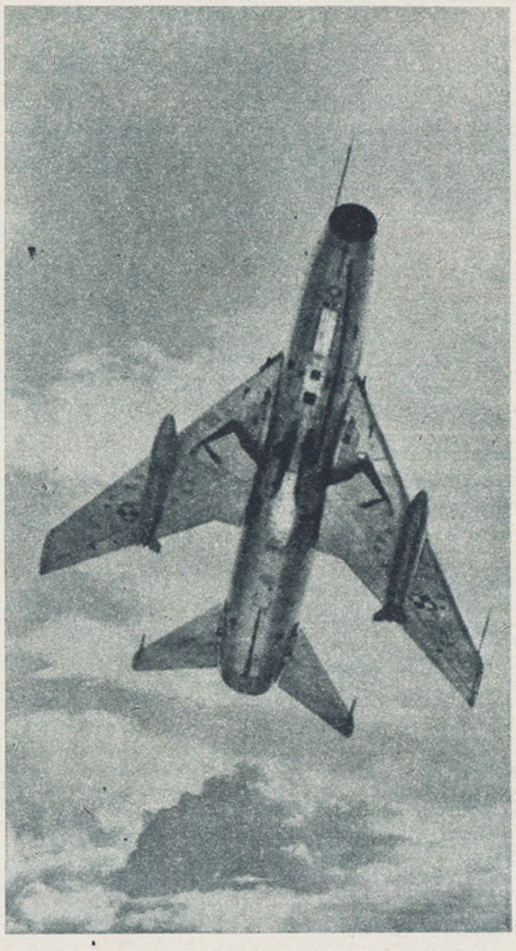
Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 6855 A-38

WYDAWCA

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

ŚWIĘTO LOTNICTWA 1972



23 sierpnia br. mija dwadzieścia osiem lat od dnia wkroczenia do walki jednostek ludowego Lotnictwa Polskiego. Loty bojowe w rejonie Warki, o symbolicznym już dziś znaczeniu, zapoczątkowały nierozerwalne braterstwo broni lotnika polskiego i radzieckiego i stały się datą Święta Polskich Skrzydeł.

W ciągu minionych dwudziestu ośmiu lat niepodległego bytu naszej socjalistycznej Ojczyzny sukcesywnie unowocześnialiśmy i umacnialiśmy lotnictwo, wprowadzając na jego wyposażenie coraz nowsze samoloty i inny sprzęt bojowy oraz rozwijając szeroką sieć szkolnictwa lotniczego i specjalistycznego. Wysokie walory ideowe i głębokie zaangażowanie polityczne w sprawy wojska i kraju wszystkich żołnierzy i pracowników cywilnych lotnictwa, ich wysokie kwalifikacje i umiejętności, stała modyfikacja i unowocześnianie sprzętu bojowego sprawiają, że nasze lotnicze siły zbrojne zdolne są do wykonania każdego postawionego przed nimi zadania.

Z okazji święta ludowego Lotnictwa Polskiego pozdrawiam wszystkich, którzy na swoich posterunkach — w pracowniach i instytutach naukowych, zakładach przemysłu lotniczego, aeroklubach i modelarniach, służą sprawie polskich skrzydeł.

Składam serdeczne podziękowania za dotychczasowy trud wszystkim żołnierzom w stalowych mundurach — pilotom, inżynierom, technikom, pracownikom sztabów, żołnierzom służby zasadniczej, a także pracownikom cywilnym jednostek.

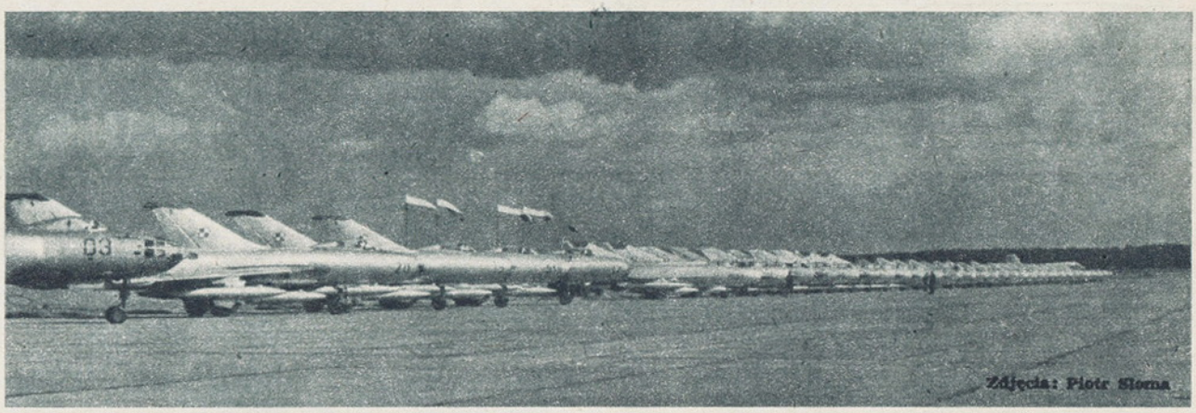
Pozdrawiam naukowców i konstruktorów, pracowników umysłowych i robotników przemysłu lotniczego, którzy swą wiedzą i kwalifikacjami zawodowymi oraz doświadczeniem pomnażają nasz lotniczy dorobek.

Pozdrawiam również serdecznie wszystkich seniorów lotnictwa, którzy stawiali zręby lotnictwa polskiego i do dziś pozostali mu wierni.

Pozdrawiam instruktorów, wychowawców, młodzież, stanowiącą przyszłość naszego lotnictwa, cywilnych pracowników lotnictwa, pisarzy i publicystów lotniczych oraz oficerów rezerwy lotnictwa — wszystkich tych, którzy swą codzienną ofiarną pracą rozwijają i popularyzują dobre imię lotnictwa polskiego, życząc im jednocześnie dalszych sukcesów w życiu osobistym, służbie wojskowej i pracy zawodowej.

Dowódca
Wojsk Lotniczych
gen. bryg. pil. HENRYK MICHAŁOWSKI

Z-ca D-cy Wojsk Lotniczych
d/s Politycznych
płk mgr LUDWIK SOBIERAJ



Zdjęcia: Piotr Słoma

W SKRÓCIE

● **W WARSZAWIE** obradowało 7 sierpnia br. Prezydium Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Przedmiotem obrad były sprawy bieżące.

★

● **LOTNICY** wojskowi i cywilni uświetnią m. in. organizowane po raz pierwszy w dniach 16—17 września br. Święto „Trybuny Ludu".

★

● **KOLEJNĄ** akcją ekipy Wojsk Lotniczych na rzecz gospodarki narodowej była operacja „Dyfuzor" w Jelczańskich Zakładach Samochodowych. Polegała ona na montażu przy pomocy śmigłowca Mi-8 dyfuzora (1 t) na kominie o wysokości 50 m. Podobną akcję, p.n. „Cyklon", wykonali lotnicy wojskowi w Orzechowskich Zakładach Przemysłu Sklejek w Orzechowie, powiat Września. Dotychczasowe akcje śmigłowcowe lotników przyniosły gospodarce narodowej ponad 25 milionów złotych.

★

● **REPREZENTANT** Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu **Józef Makowski** zwyciężył w IX Spadochronowych Mistrzostwach Polski Juniorów w Bydgoszczy. Drugie miejsce zajął **Wiesław Szafrański** (Aeroklub Bydgoski), a trzecie — **Jan Michalski** (Aeroklub Gdański). **J. Makowski** wygrał też akrobację spadochronową. Zespołowo zwyciężyła w mistrzostwach ekipa Aeroklubu Bydgoskiego.

★

● **W LESZNIE** rozegrano szybowcowe mistrzostwa Polski juniorów z udziałem pilotów zagranicznych. Zwyciężył **Janusz Centka** (Aeroklub Poznański), 2 miejsce zajął **Leszek Dunowski** z Gdańska, a trzecie — **Jerzy Szempliński** z Jeleniej Góry.

★

● **W OŚRODKU** szkoleniowym ZW ZMS w Białce k.Parczewa odbyły się ogólnopolskie zawody spadochronowe w skokach do wody. Indywidualnie zwyciężył **Władysław Stroński**, przed **Henrykiem Grudzińskim** (obaj z Aeroklubu Lubelskiego). Drużynowo 1 miejsce zajęli skoczkowie wojskowi z WKS „Wawel", przed zespołami Aeroklubu Kieleckiego i Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu.

★

● **W RADOMIU** rozegrano okręgowe zawody szybowcowe. Startowało 18 zawodników z Łodzi, Kielc i Radomia. 1 miejsce zajął **J. Michta** (Kielce), przed **B. Pudzianowskim** (Radom) i **N. Makowskim** (Radom).

● **WSPÓLNIE** z Komendą Hufca ZHP Toruń-Miasto, Aeroklub Pomorski zorganizował w lipcu szybowcowy obóz szkoleniowy, w którym uczestniczyło 24 uczniów szkół średnich z Torunia i powiatu (w tym 4 dziewczęta).

★

● **PILOT** — instr. Aeroklubu Stalowa Wola, **Emil Kukuła**, wykonał przelot szybowców 340 km (przeleciał aż pod Szczecin) i zdobył drugi diament do złotej odznaki szybowcowej.

POLSCY MODELARZE MISTRZAMI ŚWIATA

Na drugich mistrzostwach świata modeli redukcyjnych na uwięzi, rozgrywanych w Tuluzie (Francja), wielki sukces odnieśli polscy modelarze. JERZY OSTROWSKI z Aeroklubu Częstochowskiego zdobył złoty medal i tytuł Mistrza Świata na rok 1972, LECH PODGÓRSKI z Aeroklubu Pomorskiego zdobył medal srebrny. Zespół naszych zawodników zajął pierwsze miejsce drużynowo, przed ZSRR, Francją i USA. Relacje z zawodów w następnym numerze.

SPRZYJAJĄCY KLIMAT POMYŚLNE PROGNOZY

ROZMOWA Z WICEMINISTREM KOMUNIKACJI gen. dyw. pil. JANEM RACZKOWSKIM

TAK jak różnią się od siebie wszystkie następujące kolejno lata, tak różni się ogólna sytuacja i atmosfera, w jakiej przypada nam obchodzić rokrocznie Święto Lotnictwa.

Prawidłowości tej dzieje się zadość i w bieżącym roku. W rezultacie jak zwykle rodzą się pewne pytania. Z tymi, naszym zdaniem najistotniejszymi, zwróciliśmy się więc do podsekretarza stanu w Ministerstwie Komunikacji — gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego.

— Okres dzielący nas od ostatniego Święta Lotnictwa obfitował w szereg wydarzeń i decyzji niezwykle doniosłych w życiu naszego kraju. Ciekawi więc bylibyśmy, jak na tym tle ogólnym profilowały się problemy lotnictwa cywilnego?

— Zacząć by chyba należało od wydarzenia najwyższej rangi, a mianowicie od VI Zjazdu PZPR oraz od podjętej na tym Zjeździe Uchwały, która następnie posłużyła za platformę wyborczą Frontu Jedności Narodu w wyborach do Sejmu VI kadencji.

Otóż w Uchwale tej problemy lotnictwa potraktowane zostały bardzo wyraźnie i zobowiązująco dwukrotnie: raz w kontekście zadań stawianych przed przemysłem, drugi zaś w odniesieniu do transportu.

„W transporcie lotniczym — głosi Uchwała — powinien nastąpić dalszy rozwój przewozów międzynarodowych przez zwiększenie ilości i unowocześnienie sprzętu oraz rozszerzenie zakresu połączeń lotniczych. Poprawi się wyposażenie lotnisk i jakość usług przewozowych".

W wyniku aż tak autorytatywnych zaleceń i wytycznych, powstał sprzyjający klimat dla lotnictwa, albo — jak niektórzy formułują to obrazowo — wyraźnie dało się odczuć „zielone światło" na drodze jego rozwoju. Zwłaszcza że w ślad za wytycznymi generalnymi nastąpiły szybko konkretne decyzje.

Jedną z nich była decyzja w sprawie zakupu trzech samolotów dalekiego zasięgu typu IŁ-62. Dzięki temu można było rozpocząć już w tym roku loty czarterowe przez Atlantyk oraz sfinalizować oficjalną umowę z USA o otwarciu regularnej linii między Stanami Zjednoczonymi, a Polską od przyszłego roku. Wstępne rozmowy prowadzi się aktualnie na temat otwarcia podobnego połączenia między Polską a Kanadą.

Obok atlantyckiej, samoloty IŁ-62 pozwolą na otwarcie lub przedłużenie innych linii zagranicznych, co powinno przynieść w konsekwencji dwojaką korzyść: z jednej strony ożywić ruch turystyczny z Polski i do Polski, a z drugiej przyczynić się do zwiększenia operatywności i, co za tym idzie, efektów w handlu zagranicznym.

Jeśliby dalej wyliczać odczuwalne już i przewidywane skutki klimatu przychylnego lotnictwu, to odnotować się godzi jeszcze dwa wydarzenia z minionego roku; mam tu na myśli zatwierdzony już 15-letni program rozwoju przemysłu lotniczego oraz polsko-radziecką umowę o współpracy przemysłów lotniczych obu krajów, o specjalizacji ich produkcji i o rynkach zbytu. Na obecnym etapie rewolucji naukowo-technicznej, która w lotnictwie nabrała już cech permanentności, zbieżność obydwu tych wydarzeń nabiera szczególnego znaczenia. Osiągnięć i możliwości Związku Radzieckiego na polu rozwoju techniki lotniczej nikomu bowiem już dziś reklamować nie trzeba; tak jak nie trzeba też chyba przypominać naszych dobrych tradycji i aktualnych potrzeb w tym zakresie.

— Wszystko to, co usłyszeliśmy do tej pory, odnosi się w większym lub mniejszym stopniu do roli i zadań lotnictwa cywilnego w jego funkcji międzynarodowej. A jak przedstawiają się jego zadania, szanse i perspektywy rozwoju w skali i na usługi kraju?

— Wydaje się, iż zadania te, szanse i perspektywy należy rozpatrywać w ścisłym związku z ambitnym programem rozwoju społeczno-politycznego, gospodarczego i kulturalnego naszego kraju — sformułowanym również w Uchwale VI Zjazdu naszej Partii.

Bo po pierwsze — jeśli Uchwała przewiduje znaczny wzrost produkcji przemysłu lotniczego, rozszerzenie zakresu połączeń lotniczych oraz poprawę wyposażenia lotnisk i jakości usług przewozowych, to odnosi się to w całej rozciągłości również do potrzeb krajowych.

I po drugie — zakres tych potrzeb wyznaczony jest w Uchwale nawet za pomocą tych jej fragmentów, gdzie bezpośrednio o lotnictwie nie ma mowy.

Bo cóż np. dla lotnictwa cywilnego oznacza zapowiedź lepszego zaspokajania materialnych i kulturalnych potrzeb społeczeństwa, lepszych warunków pracy, odpoczynku i opieki zdrowotnej; cóż oznacza zapowiedź unowocześnienia pracy w rolnictwie, podniesienia produktywności lasów przez lepszą pielęgnację, czy też wreszcie podniesienia ogólnej kultury technicznej społeczeństwa?

Są to pytania retoryczne, bo na każdym z tych odcinków lotnictwu cywilnemu przypada do spełnienia ogromna rola. Z tym że w jednym wypadku odnosi się to do PLL „Lot", w innym do lotnictwa usług gospodarczych lub sanitarnego, a w jeszcze innym do Aeroklubu PRL.

Minęło zaledwie kilka miesięcy od VI Zjazdu PZPR, a narodził się już program budownictwa mieszkaniowego, który stosownie do jego zakresu nazwano programem zbudowania „drugiej Polski". To tylko jeden przykład, ale jakże charakterystyczny. Bo cóż to oznacza, że powstanie tego rodzaju „druga Polska"? To nie będzie przecież tylko suma nowych mieszkań; to będą nowe osiedla i miasta, nowe urbanistyczno-przemysłowe aglomeracje; to będą nowe trasy komunikacyjne, nowe ośrodki ochrony zdrowia, rekreacji i wypoczynku. Co ambitniejsi myślą więc już o nowych trasach lotniczych, podgórskich i nadmorskich lotniskach, a nawet o lądowiskach dla śmigłowców przy każdym większym szpitalu.

Czyż są to ambicje nierealne? Na pewno nie. Trzeba je tylko widzieć w odpowiednich proporcjach i w odpowiednim czasie.

Ale — jak głosi jedno z aktualnych haseł, jutro — budujemy dziś.

— A więc a propos: co robi się lub zamierza zrobić w najbliższym czasie dla podniesienia poziomu i rozszerzenia zakresu usług lotnictwa cywilnego na terenie kraju?

— Jednym z kroków prowadzących do tego celu jest zakupienie trzech wspomnianych już samolotów IŁ-62. Samoloty te umożliwią sukcesywne wycofywanie z linii zagranicznych i wprowadzanie na linie krajowe, obok samolotów AN-24, turbośmigłowych IŁ-18, znacznie pojemniejszych i ekonomiczniejszych od definitywnie wycofywanych już samolotów IŁ-14.

Dodatkowy wzrost przewozów na liniach krajowych spodziewany jest również przez bardziej intensywną i elastyczniejszą eksploatację taboru lotniczego; Polskie Linie Lotnicze „Lot" wprowadzają już w okresach szczytowego ruchu dodatkowe połączenia z miejscowościami wypoczynkowymi oraz uruchamiają na nie-

CIĄG DALSZY NA STR. 4

Samolot flagowy PLL LOT — transkontynentalny IŁ-62 „Mikołaj Kopernik". Zdjęcie: Marian Kobrzyński

ROZMOWA Z WICEMINISTREM KOMUNIKACJI gen. dyw. pil. JANEM RACZKOWSKIM

DOKOŃCZENIE ZE STR. 3

których trasach połączenia w niedziele.

Równocześnie z tym wprowadza się szereg udogodnień dla pasażerów, chociażby przez umożliwienie im nabywania biletów lotniczych w miejskich kasach PTTK, „Turysty", „Gromady" oraz „Polresu".

Na poprawę i upowszechnienie komunikacji lotniczej zarówno na liniach zagranicznych, jak i w sieci krajowej, powinien jeszcze wyraźniej wpłynąć zakup kolejnych samolotów IŁ-62 oraz kilku przynajmniej maszyn typu TU-134A. Starania prowadzące do tego celu są już w toku.

W niedalekiej przyszłości będzie też trzeba pomyśleć o ewentualnym wprowadzeniu do eksploatacji aerobusów.

Do ważniejszych decyzji, jakie zapadły w ostatnim czasie, należy zaliczyć również decyzje zmierzające z jednej strony — do podniesienia standardu lotnisk i lepszego przystosowania ich do połączeń międzynarodowych, a z drugiej — do zwiększenia sieci połączeń oraz częstotliwości lotów w komunikacji krajowej.

Wychodząc z ekonomicznych realiów i możliwości, przyjęto zasadę, że w najbliższej przyszłości przyznany będzie priorytet modernizacji lotnisk przed rozszerzeniem ich sieci.

Do roku 1975 przewiduje się np. modernizację lotniska Okęcie przez unowocześnienie pomocy do lądowania i przedsięwzięcia zmierzające do zmniejszenia uciążliwości lotniska dla miasta; modernizacji mają także ulec lotniska Kraków—Balice, Poznań—Ławica i Rzeszów—Jasionka. Najważniejszym przedsięwzięciem w bieżącej pięciolatce będzie jednak zakończenie I stopnia rozruchowego lotniska Gdańsk—Rębiechowo, budowanego w zamian za mające ulec likwidacji w 1974 r. — lotnisko Gdańsk—Wrzeszcz.

W wyniku powyższych zamierzeń zwiększona zostanie w sposób istotny pewność i regularność ruchu lotniczego na istniejącej sieci lotnisk; lotniska Warszawa—Okęcie, Gdańsk—Rębiechowo, Poznań—Ławica, Rzeszów—Jasionka i Kraków—Balice będą mogły przyjmować samoloty w warunkach lądowań precyzyjnych I kategorii.

Na marginesie infrastruktury lotniczej warto jeszcze wspomnieć, iż poważnie zaawansowane są już studia nad koncepcją i odpowiednią lokalizacją nowego lotniska dla Warszawy, przeznaczonego dla ruchu międzynarodowego. Techniczno-eksploatacyjne parametry tego lotniska w pełni odpowiadałyby wymaganiom współczesnego lotniska dalekiego zasięgu.

— Wspominaliśmy przed chwilą również o lotnictwie sanitarnym, usług gospodarczych i lotnictwie sportowym. Może więc jeszcze parę słów na temat perspektyw i szans rozwoju na tych specyficznych odcinkach lotnictwa cywilnego.

— Specyficznych? Zgoda; byleby tylko termin ten nie kojarzył się nikomu z peryferyjnością. Bo jak już podkreślałem, każde z tych rodzajów lotnictwa spełnia wielką, a w przyszłości spełniać będzie jeszcze większą rolę. Wiąże się to z programem niezwykle dynamicznego rozwoju naszego kraju.

Nad szczegółowym programem rozwoju każdego z tych rodzajów lotnictwa pracowała ostatnio m. in. Podkomisja Transportu Lotniczego, działająca w ramach Komisji do Spraw Badań i Studiów Prognostycznych w Transporcie.

Obfitość materiału przedstawionego w opracowanej przez tę komisję prognozie nie pozwala mi na pełną jego prezentację. Zresztą jest to na razie tylko prognoza. Z całą jednak odpowiedzialnością mogę stwierdzić, iż jest to prognoza bardzo ambitna, śmiała i — jak sądzę — w znakomitej swej części realna. Z grubsza rzecz biorąc zakłada ona, że już w roku 1980 lotnictwo sanitarne powinno dysponować przynajmniej 40 samolotami jednosilnikowymi, 25 szybszymi samolotami dwusilnikowymi oraz 25 śmigłowcami. W tym samym czasie przynajmniej dwukrotnie powinna wzrosnąć liczba samolotów i śmigłowców w lotnictwie usług gospodarczych.

Jeśli chodzi o Aeroklub PRL, to i tu powinien nastąpić znaczny wzrost wyposażenia w samoloty sportowe i szybowce.

Jeśli prognoza ta okazałaby się nawet zbyt optymistyczna, to i tak już łatwo się z niej domyślić perspektyw i zakresu zadań stojących przed tymi trzema rodzajami lotnictwa. Zadań tym większej wagi i znaczenia, iż należy je widzieć również w aspekcie obrony naszego kraju.

Na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego.

— W środowiskach lotniczych coraz częściej mówi się o planach integracji lotnictwa cywilnego. Jakie więc są przesłanki i cele tej idei oraz jak przedstawiają się szanse jej realizacji?

— Istotnie — sprawa integracji jest już od dłuższego czasu przedmiotem poważnych studiów i rozważań.

Przesłanek do narodzenia się samej idei było natomiast i jest wiele. Najważniejsze wydaje się jednak to, że — mówiąc obrazowo — **poszczególne rodzaje lotnictwa cywilnego funkcjonują już dziś w roli naczyń połączonych.** To zaś, w zależności od konkretnych sytuacji, daje o sobie znać często nie od najlepszej strony. Wypływa to przede wszystkim z braku koordynacji wysiłków, z niedostatecznej synchronizacji planów rozwoju oraz z niemożliwości prowadzenia jednolitej polityki kadrowej, eksploatacyjnej, szkoleniowej i sprzętowej.

W odniesieniu do niektórych z tych spraw **nie ma w ogóle jakiegoś systemu.** W warunkach braku takowego rządzą więc często zupełnie przypadkowe okoliczności, czynniki lub prawa.

W sposób najbardziej dotkliwy odbija się to już, a w przyszłości musiałoby się odbić jeszcze dotkliwiej, zwłaszcza w takich dziedzinach jak szkolenie pilotów i personelu inżynieryjno-technicznego, w remoncie coraz bardziej skomplikowanego i zróżnicowanego sprzętu, w organizacji i kontroli ruchu lotniczego, a także i na innych bardzo istotnych odcinkach.

Integracja staje się więc już nakazem chwili i urasta do rangi problemu determinującego lub przesądzającego wręcz zakres i tempo rozwoju całego lotnictwa cywilnego.

A jakie są perspektywy i szanse jej urzeczywistnienia? Wydaje mi się, iż jest to raczej pytanie bezprzedmiotowe. Rozumiem bowiem, iż sama sprawa jest już przesądzona.

Aktualnie więc rzecz tylko w tym, aby sama integracja została urzeczywistniona na warunkach maksymalnie uwzględniających interesy i dobro wszystkich zainteresowanych stron, a równocześnie interesy i dobro lotnictwa jako całości.

Myślę, że osiągnięcie takiego stanu rzeczy nie powinno nastręczyć żadnych zasadniczych kłopotów ani trudności. Nie wydają się zresztą na to wskazywać wszelkie dotychczasowe, prowadzone na ten temat, uzgodnienia i konsultacje.

W uzgodnieniach tych i konsultacjach preferencja interesów całego naszego lotnictwa, wydaje się już zapewniona.

Na zakończenie pozwolę więc sobie jeszcze tylko przekazać za pośrednictwem „Skrzydlatej Polski", z okazji Święta Lotnictwa, jak najserdeczniejsze życzenia pomyślności wszystkim pracownikom lotnictwa cywilnego, zasłużonym seniorom lotnictwa, działaczom społecznym i rozmiłowanej w lotnictwie młodzieży oraz wszystkim tym, którzy dołożyli jakąkolwiek cegiełkę dla rozwoju lotnictwa i jego sukcesów w służbie Polski Ludowej.

Rozmawiał:
WIKTOR WIONCZEK

Śmigłowiec turbinowy Mi-4, polskiej produkcji, w służbie polskiego lotnictwa cywilnego. Zdjęcia: Henryk Kucharski (2)

Na zdjęciu Jan Wróblewski. Zdjęcie: J. Pomianowski

ROZMAWIAMY Z MISTRZEM ŚWIATA

JANEM WRÓBLEWSKIM

VRSAC. Zakończenie mistrzostw świata. Na głównym podium w klasie standard — Polak. Mazurek Dąbrowskiego. Biało-czerwona flaga na najwyższym maszcie. Owacje i brawa. Medale. Puchary. Nagrody. Oblężenie przez fotoreporterów. Uściski dłoni wzruszonych przyjaciół i kolegów. Gratulacje od zagranicznych pilotów.

Jan Wróblewski ma to już za sobą. Siedzimy w pokoju polskich pilotów we Vrsackim Centrum. Jesteśmy sami, wokół sportowe trofea porozstawiane bez należnej im atencji. Nowo kreowany mistrz świata jest zmęczony. Wyczerpująca była walka w powietrzu w ciągu tych dwóch ostatnich tygodni. Rozmawiamy.

— Znam Cię od wielu lat — nawiązuję do uroczystości zakończenia — i wiem, że takie imprezy, w których występujesz jako gwiazdor, zupełnie Ci nie leżą...

— To prawda, co jednak zrobić. To jest ta gorsza strona sportu. Choć przyznaję — konieczna. Tak samo jak i to, że zamiast być teraz z kolegami, muszę odpowiadać na Twoje pytania, „Skrzydlata" ma jednak wyjątkowe prawa.

— Dziękuję za przywilej. Postaram się nie nadużywać mistrza zbyt wiele, aby starczyło Go nam i na Australię...

— No, no. Nie bądź zbyt pochopny. Rosną nowe kadry, choć — oczywiście — jeszcze zamierzam walczyć. Ale wierz mi, wprawdzie kibice w Polsce oczekiwali na medale, naprawdę było o nie na tych mistrzostwach wyjątkowo trudno.

— Właśnie. Uczestniczyłeś już cztery razy w mistrzostwach świata. South Cerney. Leszno, Marfa, Vrsac. Które były najtrudniejsze?

— Bez wątpienia te w Jugosławii. Złożyło się na to wiele elementów. Wysoki poziom konkurentów — większość z nich to rutynowani zawodnicy, którzy latali na różnych kontynentach i w wielu zawodach. Różnorodne i skomplikowane warunki atmosferyczne. Wyrównany poziom konstrukcji szybowcowych o najwyższych osiągach. Moją opinię potwierdza również i to, że wielu znakomitych pilotów znalazło się na tak odległych pozycjach w klasyfikacji końcowej.

— Gdzie znajdujesz przyczyny słabszego występu obrońców tytułów mistrzowskich?

— Wydaje mi się, że Moffat nie dostosował się do tutejszych warunków. W Stanach Zjednoczonych lata się w zupełnie innych układach termiki i chmur. Na Reichmannie zaciążyła chyba sława. Wierz mi, niełatwo jest latać w obronie mistrzowskiego tytułu, gdy zwracasz na siebie ogólną uwagę. Takie obciążenie psychiczne nie jest dobre. Wiem coś na ten temat, bo sam to przeżywałem.

— A jak oceniasz swój szybowiec „Orion"?

— Mogę tu tylko podziękować bielskim producentom za ten szybowiec. Naprawdę jest udany. Oczywiście mam różne drobne uwagi, których uwzględnienie w produkcji seryjnej wydaje mi się konieczne — na przykład budowa laminatowego skrzydła, ale w porównaniu z LS-1 czy „Cirrusem Standard" nasza konstrukcja w niczym im nie ustępuje. Można by poprawić jeszcze własności w krążeniu.

— Co Cię najbardziej zaskoczyło na tych mistrzostwach?

— Znakomita postawa reprezentantów Związku Radzieckiego. Zwłaszcza świetne opanowanie przez nich lotów chmurowych. Zresztą uzyskany wynik mówi sam za siebie. Wszystko wskazuje na to, że bliższa współpraca, wspólne obozy przyniosłyby wiele korzyści szybownikom naszych krajów.

— Jakie mankamenty występowały w czasie mistrzostw?

— Najbardziej odczułem brak instalacji tlenowej — a przecież dla celów zawodniczych mogłaby być ona najbardziej prymitywna, zapewniająca możliwość korzystania z niej w ciągu 30—45 min. Zdarzały się też awarie radiostacji, co już ma nie byle jaki wpływ na przebieg konkurencji. Sądzę, że środki łączności radiowej są jednym ze słabszych elementów w wyposażeniu naszej ekipy (zakres częstotliwości, zasięg!) i warto tu coś zrobić.

— Jak, już po mistrzostwach, oceniłbyś przygotowania do tej imprezy?

— Pozwolę sobie wyrazić pogląd, że przygotowania te mogłyby być nieco krótsze w czasie, ale za to bardziej intensywne i bardziej zindywidualizowane. W trakcie przygotowań dały się we znaki różne problemy sprzętowe, przede wszystkim z radiostacjami.

— Wprawdzie honorowo wycofałeś się z mistrzostw Polski razem z pozostałymi reprezentantami, ale interesuje mnie Twoja opinia o młodych mistrzach Polski.

— Jeden udany start to w szybownictwie za mało do sformułowania konkretnej opinii. Interesujące będą następne starty tych zawodników, spośród których wyróżniam szczególnie Stanisława Zientka. Z tego, co obserwowałem w powietrzu, mam następującą uwagę pod adresem tych i zresztą w ogóle wszystkich młodych zawodników. Chodzi o to, że nie powinni oni — przynajmniej na tym etapie swojej kariery — latać zachowawczo, „na wynik" w czołówce, a śmiało atakować i walczyć w powietrzu agresywnie. Na tym przecież polega przewaga młodości. A że się czasem nawet spadnie... Tylko ofensywny styl latania może przynosić rezultaty na dłuższą metę.

— Pomówmy przez chwilę o Twoich sprawach osobistych. Jak czuje się żona, jak chowa się syn?

— Dziękuję, jak dotąd wszystko dobrze. Po powrocie do Bydgoszczy mamy w ogóle lepsze warunki bytowania.

— Jesteś zadowolony ze zmiany pracy?

— Nawet bardzo. Mam dużo satysfakcji z pracy w lotnictwie sanitarnym, jestem w bardzo miłym zespole świetnych pilotów, latam na dobrych samolotach.

— I miałeś już loty w pełnym tego słowa znaczeniu ratunkowe?

— O tak! Te właśnie są powodem do akceptacji zawodu. Pod tlenem — na przykład — przewiozłem dwoje dzieci do Warszawy i mimo ciężkiego stanu zostały one uratowane.

— A życzenia lotnicze dla Ciebie?

— Abym mógł latać na samolotach gospodarczych.

— To nie rekordy?

— Z tymi są problemy sprzętowe. Mój klub jest traktowany trochę po macoszemu przy rozdziale sprzętu. Na przykład teraz, gdybym miał w Bydgoszczy „Jantara" lub „Oriona", to z pewnością spróbowałbym czegoś...

— W takim razie dodam od siebie życzenie — aby mistrz świata dysponował na co dzień szybowcem najwyższej klasy, a ponieważ widzę, że zaczynasz się niecierpliwić, powiedz, komu chciałbyś podziękować po tych mistrzostwach?

— Przede wszystkim mojemu fantastycznemu (zapisz to słowo!) partnerowi z pary — Frankowi Kępce. Trenerowi Dankowskiemu, który prowadzi mnie przez kolejne mistrzostwa i ekipie naziemnej — Wiesławowi Gębali i Witoldowi Poniżemu, którzy towarzyszyli mi w powrotach z przelotów oraz dbali o mój szybowiec.

— Czego mistrz świata życzy młodym szybownikom w Polsce?

— Aby latali dużo, w dobrych warunkach, na najlepszych szybowcach i... żeby nie naśladowali starych mistrzów, ale starali się ich przegonić!

— Czy mogę prosić o życzenia z autografem dla Czytelników „Skrzydlatej"?

— Oto one.

— Dziękuję.

Rozmawiał: (pom)

Wszystkim Czytelnikom „Skrzydlatej Polski" życzę dużo słońca w niebie i w powietrzu

Vrsac 23.09.72. Jan Wróblewski

MEDALE Z JUGOSŁOWIAŃSKICH CHMUR

vršac'72

JERZY POMIANOWSKI ● Specjalny wysłannik „Skrzydlatej Polski" na XIII Szybowcowe Mistrzostwa Świata ● 2 ●

17 LIPCA — IV KONKURENCJA

Niezbyt spiesznie wędrują wszyscy piloci do hangaru na poranny bryfing. Żar leje się z nieba i zniechęca do jakiejkolwiek działalności. W hangarze jest niesamowicie duszno, wszyscy spływają potem. Jurek Wojnar, który siedzi przy mnie, stwierdza z westchnieniem — to już w Sudanie było lepiej...

Zadanie IV konkurencji różne jest dla obu klas. W klasie standard piloci polecą na trójkąt 213,8 km Vrsac — Zrenjanin — Omolijca — Vrsac, a w klasie otwartej trójkątna trasa liczy 309 km i prowadzi z Vrsac do Elemiru, Smed. Palanki i z powrotem do Vrsac. Starty rozpocząć ma klasa otwarta o godzinie 10.30 a standard — 11.00.

Prognoza pogody przewiduje zachmurzenie 2—5, a okresami 4—7/8 chmurami Ci, Ac, a po godzinie 10—11 Cu i Cu cong. a także pojedynczymi Cb. Podstawa chmur kłębiastych na wysokości 1 500—2 000 m. Wiatr przyziemny północnowschodni o prędkości 3—5 m/s. Wiatry górne z kierunków wschodnich. Maksymalna temperatura 33°C.

Starty odbywają się sprawnie (duża w tym zasługa holowników), choć... z wiatrem. Starty z wiatrem stały się tu już jakby tradycją, bowiem literę T układa się według komunikatu meteo, a nie tego co pokazuje lotniskowy rękaw.

Wkrótce z nadlotniskowych rojów wyrywają się pojedyncze szybowce i nurkują na linię startu lotnego. Warunki poprawiają się i niektórzy zawodnicy — także z naszej drużyny — wracają i ponawiają meldowanie. Znad lotniska walka przenosi się teraz na trasy. Oddaję głos pilotom.

FRANCISZEK KĘPKA: — Odeszliśmy po drugim meldowaniu. Chcieliśmy uzyskać większą wysokość w chmurach i dlatego rozeszliśmy się, ale stale wymienialem z Jankiem aktualne informacje o sytuacji na trasie. Byliśmy zresztą na tyle blisko siebie, że w każdej chwili mogliśmy do siebie doskoczyć. Spotkaliśmy się na punkcie zwrotnym. Janek poleciał prawą, a ja lewą stroną trasy. Niestety mnie mocno podusiło, znalazłem się niżej. Od północnej strony trasy zaczęła się tworzyć burza. Dała mi ona wznoszenie 3—4 m/s do wysokości 2 200 m. Janek krążył w podobnym wznoszeniu, ale w deszczu i zyskał tylko 1 500 m.

Poleciałem w kierunku Panczewa. Po drodze było bardzo słabo — żadnych silniejszych wznoszeń. Na wysokości około 500 m ratowałem się w „zerkach" i wznoszeniach o prędkości 0,5 m/s. Jakoś doczołgałem się do drugiego punktu zwrotnego. Zrobiłem zdjęcie, ale ciągle byłem zbyt nisko, aby nawiązać kontakt z chmurą przed Pescarą. Wróciłem nad Panczewo i tam na termice przemysłowej czekałem na jakiś komin. Zaczęła się tworzyć burza. Wznoszenie pod nią szybko rosło. 2, 3, 4, 5, 6 m/s. Błyskawicznie zbliżyłem się do ściany deszczu i piorunów. Przed wejściem w chmurę zdjąłem okulary przeciwsłoneczne, ale wyładowania elektryczne były tak oślepiające, że musiałem je szybko założyć ponownie. Kiedy wchodziłem w chmurę, dostrzegłem jeszcze szybowiec nr 78 (Belg Stouffs) i jakiegoś jugosłowiańskiego „Cirrusa". Spytałem też wówczas Janka, jakie są możliwości wyjścia z tej burzy. Odpowiedział mi, że po kursie wychodził on bardzo długo i radził wybrać inną drogę. Postanowiłem wyjść zatem z kursem NW. W niesamowitych piorunach wykręciłem w tej chmurze, we wznoszeniu 10 m/s, wysokość 2 800 m. Z kursem 30°, a następnie 60° szybko wyszedłem z chmury i wykonałem dolot. Piloci, którzy byli ze mną pod chmurą, nie zdecydowali się na wejście do niej i do mety nie dolecieli...

JAN WRÓBLEWSKI: — Początkowo przelot bez problemów. Te zaczęły się dopiero z meldowaniem na drugim punkcie zwrotnym. W burzy nad Pescarą uzyskałem tylko 1 600 m, a Franek — więcej. Kiedy zobaczyłem, że na trzecim boku, pod burzą, pali się ściernisko — zaryzykowałem. Na 700 m wpadłem w dym i... złapałem 4—5 m/s. Wszedłem w chmurę. Do punktu było blisko, więc chciałem wykręcić tylko 3 000 m. Jednak w locie prostym wyniosło mnie jeszcze na 4 100 m. Nad drugim punktem miałem jeszcze 2 700 m i z tego wykonałem dolot. Po drodze musiałem jeszcze przebijać burzę z deszczem i wyładowaniami elektrycznymi, która stała 30 km przed lotniskiem.

Wyżej: Leci „Cobra". U dołu: Przy kabinie swojego „Jantara" Stanisław Kluk. Towarzyszą mu członkowie polskiej ekipy (od lewej): Czesław Byrski, trener Józef Dankowski i Czesław Bednarski oraz miejscowi kibice. Zdjęcia autora

STANISŁAW KLUK: — Dziwna konkurencja. Odleciałem w środku całej grupy szybowców. Po zameldowaniu się zawróciłem w stronę lotniska i w rosnącym (2—3—4 m/s.) wznoszeniu uzyskałem 2 000 m. Z prawej strony trasy zobaczyłem rosnący cumulonimbus. Poleciałem do niego. Początkowo było 1,5 m/s., ale pod podstawą zmalało do 0,5 m/s. Za wszelką jednak cenę postanowiłem wyjść w tej chmurze wyżej. Nie zrażony małym wznoszeniem krążyłem dalej. Opłaciło się, bo po pewnym czasie wznoszenie szybko urosło do 5 m/s. Wyszedłem na wysokości 3 800 m, na której znajdowała się izoterma 0°C (zabezpieczenie przed oblodzeniem!).

Doleciałem do punktu, zrobiłem zdjęcie i skierowałem się nad Zrenianin, gdzie pod chmurą spotkałem kilka szybowców. M. in. Jinksa, Satnego i Goodharda. W stronę Dunaju lecieliśmy teraz na termice bezchmurnej, widzieliśmy jednak nasuwające się na drugi bok z północy chmury burzowe.

Sytuacja stała się nieco krytyczna. Zmuszony zostałem do „zatrzymania się" we wznoszeniu 0—0,25 m/s. Dopiero w rejonie Panczewa na czystym niebie spotkałem silny komin. Zaczął się tworzyć cumulus, pod którym było 3—4 m/s. Zleciało się tu wiele szybowców i wszyscy krążyliśmy na jednej wysokości. Nie było tu szans na wejście w chmurę, poleciałem więc do środka trójkąta, gdzie tworzył się wielki cumulonimbus. Tam we wznoszeniu 3—4 m/s. uzyskałem znów 3 800 m. Poleciałem dalej, na punkt zwrotny. Zdjęcie wykonałem z wysokości 1 700 m i przyjąłem kurs na Vrsac. Leciałem na krawędzi słońca i cienia od rozmytej burzy. Niezbyt pewnie pokonałem Dunaj i na przybrzeżnej skarpie usiłowałem się ratować na żaglu. Ze 150 m wyszedłem na 270 m, ale to już było wszystko. Wiatr zamarł i żagiel się skończył. Poleciałem do trasy, ponieważ byłem z jej boku i lądowałem.

HENRYK MUSZCZYŃSKI: — Pierwszy bok pokonałem wykorzystując regularne cumulusy. Z boku trasy, tam gdzie lecieli zawodnicy klasy standard, utworzyła się burza. Może byłoby lepiej tam dojść? Bo tu stało się oczywiste, że brak jest szans na przelot szybkościowy i chodzi tylko o to, aby jak najdalej zalecieć.

Na drugim punkcie zwrotnym meldowałem się na wysokości 600 m. Było tam pulsujące wznoszenie w granicach 0,25 m/s., w którym krążyło szesnaście szybowców. Krążyłem tam przez 40 minut. Wielu pilotów już w tym czasie lądowało. Z jednym Kanadyjczykiem — czekaliśmy. Straciliśmy nawet 100 m, ale latališmy. Znów zrobiło się 0,25 m/s i odzyskaliśmy te sto metrów. Wiatr tymczasem zaczął nasuwać postrzępione cumulusy. Znaleźliśmy się pod nimi na wysokości 250 m. We wznoszeniu 1 m/s., a potem nawet 1,5 m/s. wykręciłem 950 m, co starczyło mnie na dolot do wsi Ostrowo nad Dunajem, gdzie miejscowa ludność zgotowała mi niezwykle serdeczne. przyjęcie. Demontowaliśmy szybowiec w świetle reflektorów kilkunastu motocykli. Kiedy w jednej z chałup przygotowano na naszą cześć prawdziwe przyjęcie, przy oknach stały tłumy ciekawskich. I wszyscy co chwila powtarzali: dla Polaków — wszystko. Było to niezapomniane spotkanie z prawdziwą Jugosławią, nie z tą z reklamowych prospektów turystycznych.

„Orion", na którym Jan Wróblewski (stoi przy kabinie) zdobył tytuł mistrza świata w klasie standard.

WYNIKI IV KONKURENCJI

Klasa standard: 1. Hans Nietlispach (Szwajcaria) — 67,17 km/h i 1000 pkt. 2. Jurij Kuźniecow (ZSRR) — 64,29 km/h i 976 pkt. 3. Jewgienij Rudienskij (ZSRR) — 63,57 km/h i 970 pkt. 4. Maurie Bradney (Australia) — 60,83 km/h i 947 pkt. 5. Ben Green (USA) — 59,77 pkt i 938 pkt. 6. JAN WROBLEWSKI (POLSKA) — 59,56 km/h i 936 pkt. 7. Niels Seistrup (Dania) — 59,20 km/h i 933 pkt. 8. FRANCISZEK KĘPKA (POLSKA) — 56,80 km/h i 913 pkt. 9. Adriaan Timmermans (Nowa Zelandia) — 55,96 km/h i 906 pkt. 10. Dick Reparon (Holandia) — 54,95 km/h i 898 pkt.

Klasa otwarta: 1. Nick Goodhard (Wlk. Brytania) — 64,55 km/h i 1000 pkt. 2. Matias Viitanen (Finlandia) — 302 km i 958 pkt. 3. Gerold Hauenstein (Szwajcaria) — 291 km i 923 pkt. 4. STANISŁAW KLUK (POLSKA) — 280 km i 888 pkt. 5. Bert Zegels (Belgia) — 271 km i 859 pkt. 6. Goran Ax (Szwecja) — 271 km i 859 pkt. 7. Peter Heginbotham (Nowa Zelandia) — 271 km i 859 pkt. 8. Robert Weili (Szwajcaria) — 267 km i 847 pkt. 9. Daniel Pare (Holandia) — 265 km i 840 pkt. 10. HENRYK MUSZCZYŃSKI — 261 km i 827 pkt.

TRENER JÓZEF DANKOWSKI KOMENTUJE — Wprawdzie żaden z naszych pilotów nie wygrał konkurencji, ale wszyscy uplasowali się w pierwszej dziesiątce i dzięki temu awansowali w klasyfikacji ogólnej. Mamy więc zdobytą pozycję lidera w klasie standard. Uważam za niespodziankę zwycięstwo szwajcarskiego pilota Nietlispacha. Zaskoczeniem też dla większości uczestników mistrzostw jest doskonała forma szybowników radzieckich w klasie standard. Jedyny na mecie w klasie otwartej reprezentant Wlk. Brytanii, Goodhard, jest specjalistą od takich właśnie chmurowych przelotów.

Wprawdzie prowadzimy w klasie standard, ale nadal naszą taktyką będzie atak. Jestem przekonany, że pozostałych naszych szybowników stać na poprawę lokat. Dziś przecież wszyscy polecieli znakomicie i zademonstrowali — w trudnych i niebezpiecznych warunkach burzowych — dobrą formę psychiczną, która jest podstawą osiągnięć zawodnika-pilota.

★

Późnym wieczorem w dniu rozegrania czwartej konkurencji wstrząsnęła nami tragiczna wiadomość. W locie burzowym zginął znany dobrze u nas w kraju węgierski szybownik Lajos Varközi. Przyczyny wypadku nie zostały oficjalnie podane. Z rozmów jednak, które przeprowadziłem prywatnie z członkami komisji, można domniemać, że pilot utracił świadomość na wysokości około 2 500 m. Z tej to bowiem wysokości znurkował do ziemi — na całym szybowcu! — prawie pod kątem prostym. Wydaje się prawdopodobną hipoteza, że przyczyną utraty świadomości było porażenie prądem elektrycznym. W chmurach bowiem tego dnia wyładowania elektryczne były wyjątkowo silne.

O tym, na co narażali się piloci, mogli przekonać się wszyscy obserwujący doloty na lotnisku Vrsac. Kiedy przyleciał Franciszek Kępka, nad lotnisko nadciągnęła burza. Lądował on w silnym opadzie, przy wietrze o prędkości porywów do kilkunastu metrów na sekundę. A gdy szybowiec zatrzymał się na ziemi i niemal pływał w strumieniach deszczu, to w najbliższej okolicy biły pioruny jeden po drugim...

Prądy pionowe w chmurach były bardzo silne. W pewnym momencie korespondencji z ziemią Jan Wróblewski nim wypowiedział zdanie — „Mam trzy tysiące dwieście metrów wysokości", już musiał skorygować tę informację na „cztery tysiące dwieście".

20 LIPCA — V KONKURENCJA

Dzień zaczął się pomyślnie. Na lotnisku powitał mnie Franciszek Kępka i zadysponował: — Zanotuj! Były mistrz świata M. dziś po raz pierwszy nas zauważył i nawet pierwszy się ukłonił, tak podziałały na niego wyniki ostatniej konkurencji. Polecenie Franciszka — jak widać — skrupulatnie wykonałem.

Wprawdzie przez poprzednie dwa dni nie nastąpiły zmiany w klasyfikacji, ale emocji nie brakowało. 18 lipca organizatorzy zaplanowali trasę Vrsac — Zrenianin — Vrsac, długości 157,8 km. Warunki były jednak tak słabe, że wymagana regulaminem odległość 100 km nie została pokonana przez 20% zawodników. Większość zresztą pilotów w ogóle nie oderwała się od lotniska. Nasi reprezentanci klasy otwartej walczyli niezwykle ambitnie. Do tego stopnia, że Henryk Muszczyński lądował... w Rumunii (trasa prowadziła w sąsiedztwie granicy). Kluk też pokonał kilkadziesiąt kilometrów trasy, ale był to kres możliwości w tym dniu.

Do końca mistrzostw trzy dni. Na dworze upał i bardzo duża wilgotność. Nie trzeba być synoptykiem, aby przewidzieć, że będą burze. Świadomość tego jak i w ogóle finisz mistrzostw odbija się w zachowaniu większości pilotów, którzy schodzą się na bryfing. Podniecenie u zawodników jest widoczne. Wprawdzie maskują je uśmiechami, żartami, ale co przeżywają — to przeżywają. Stwierdzam to, po chwili rozmowy, i

CIĄG DALSZY NA STR. 8

22-metrowej rozpiętości szybowiec włoski „Calif A-15" miał być sensacją... Na mistrzostwach we Vršac jednak niczego nie pokazał, choć był jedną z oryginalnych konstrukcji.

MEDALE Z JUGOSŁOWIAŃSKICH CHMUR

Przez ogon „Nimbusa" — rzut oka na szybowce zgromadzone na starcie XIII mistrzostw świata.

CIĄG DALSZY ZE STR. 7

u wyniosłego zazwyczaj Amerykanina Smitha, i u powściągliwego reprezenta ZSRR Linka, i u podobnego bardziej do amanta filmowego niż pilota, przedstawiciela gospodarzy w klasie otwartej Vasi Stepanovica.

Zadanie na dzień 20 lipca jest zróżnicowane, Klasa standard ma zaplanowany prędkościowy przelot po trasie trójkąta Vrsac — Lukicevo — Plocica — Vrsac, długości 198 km, a klasa otwarta ma pokonać trójkąt 309 km Vrsac — Senta — Kac — Vrsac, liczący 309 km.

Pogoda. Nad Jugosławią utrzymuje się słaby niż o niewielkim gradiencie. Prognoza przewiduje zachmurzenie 5-7 i 6-8/8 chmurami Ci, Ac, Sc, a w godzinach 9—11 rozpocznie się tworzenie chmur Cu i Cu cong. W godzinach popołudniowych zapowiadane są burze z opadami i wyładowaniami elektrycznymi. Podstawa chmur od 800—1000 m do 1200—1600 m. Wiatry z kierunków południowych o prędkości do 6 m/s. Wiatry górne skręcające na wschodnie. Maksymalna temperatura około 30°C.

Opuszczam hangar przed końcem bryfingu, kiedy organizatorzy udzielają jakichś tam wyjaśnień. Wędruję na stoisko, gdzie przy tradycyjnych namiotach ekipa techniczna montuje „Jantary" i „Oriony", starannie je myje i poleruje, tankuje wodny balast. Ciężkie próby przechodzą we Vrsac piloci, ale i mechanicy solidnie tu dostają w skórę. Od świtu są już na nogach i to przy ciężkiej fizycznej pracy, która przez upalny dzień ciągnie się nierzadko i przez większą część w nocy. Nieregularne posiłki, a czasem w ogóle „przegwizdane" w terenie, gdyż wózki w czasie konkurencji wędrują po całej Jugosławii. A jeszcze do tego ściąganie szybowców, które lądują w niedostępnych bagnach i z dala od dobrych dróg. Kiedy obserwuję jak pracują Wilczak, Mikołajczykowie, Poniży, Włostowski, Bednarski i inni, trudno oprzeć się refleksji, że gdyby wszyscy w naszej ojczyźnie tak wykonywali swoje obowiązki, to wkrótce jeździlibyśmy wszyscy nie „Fiatami 126", ale „Mercedesami". Daję słowo.

Ciągną „Nysy" nasze szybowce na start. Nim przyjdą piloci z odprawy, wszystko już będzie na nich czekało. Na tym polega dobra współpraca w ekipie. A pod tym względem Polacy zawsze dawali przykład na wszystkich mistrzostwach świata i tu we Vrsac również budzą zazdrość. Gdybyśmy jeszcze mieli tylko parasole przeciwsłoneczne dla pilotów...

Długi rozbieg mają szybowce i samoloty przy starcie. Gorące powietrze jest mało nośne. A jak będzie dalej? Bo chmury tworzą się niezwykle nisko i szybko rozlewają. Na rozgrywki taktyczne przed taśmą nie ma warunków termicznych, ani czasu. Piloci rozpoczynają walkę na trasie. Oddajmy im zatem głos.

STANISŁAW KLUK: — Pierwsze stwierdzenie w powietrzu — niskie podstawy, słabe wznoszenia, a więc szans należy szukać w chmurach. Po meldowaniu otrzymuję wiadomość, że w połowie pierwszego boku, 15 km w lewo od trasy, już pada deszcz z rozmytej burzy. Lecę więc ostrożnie i na 30 kilometrze trasy znajduję wznoszenie 0,75—1 m/s. Cierpliwie krążę do podstawy chmury. W chmurze wznoszenie szybko rośnie. Szybowiec pokrywa rosa, ale nim pojawił się lód, opuszczam chmurę na wysokości 3600 m. Po wyjściu z chmury zobaczyłem daleko na kursie jeszcze jedną tak wysoką „wieżę", a gdzieś nad Zrenianinem rozmyte kawadło burzy. Poleciałem do pierwszego punktu zwrotnego i na wysokości 800 m wykonałem zdjęcia. Na trasie drugiego boku brak było kompletnie szans na wznoszenia, poleciałem więc z wiatrem z kursem różnym prawie o 40°. Byłem nisko. Kiedy pod jedną chmurą odzyskiwałem wysokość we wznoszeniu 1 m/s, przeleciały nade mną jakieś szybowce. Konsekwentnie wykręciłem w chmurze 3000 m.

W tym czasie Bogdan Jancelewicz poinformował mnie, że w rejonie drugiego punktu zwrotnego stoją zdrowe i rozmyte chmury cumulonimbus. Po drodze do punktu przebiłem jeszcze jedną chmurę, w której zyskałem osiemset metrów. Dolatując do punktu zobaczyłem, że sam punkt jest odkryty, choć w pobliżu stoją wypiętrzone cumulusy. Szybko więc zrobiłem cztery zdjęcia i z tym samym kursem poleciałem około 10 km za punkt. Tam stał wysoki cumulonimbus z kowadłem. Na krawędzi chmury znalazłem silne, niezwykle turbulentne wznoszenie o prędkości do 5 m/s. Turbulencja była tak silna, że z trudem starczyło mi lotek. Wznoszenie jeszcze wzrosło. Skończyła się skala moich wariometrów. Na wysokości 3000 m zaczął padać deszcz. Były to duże krople. W obawie przed oblodzeniem wyprowadziłem z krążenia i wyszedłem z chmury. Wleciałem w budującą się obok potężną „wieżę". Wznoszenie było tu jeszcze większe. Ile — trudno powiedzieć, bo dysponowałem wariometrami tylko o zakresie 5 m/s. Na wysokości 3800 m usiłowałem opuścić chmurę, ale już w locie prostym wyniosło mnie jeszcze na 4200 m, Niestety. Na skrzydłach bowiem pojawił się lód.

Przyjąłem kurs na lotnisko, ale ziemi nie widziałem. Przez długi czas leciałem w rozmytych chmurach. W jednej z luk zobaczyłem 400 m niżej szybowiec Vitanena. Różnica wysokości szybko się zniwelowała — widocznie nie miał on oblodzenia. Kiedy zobaczyłem ziemię, wznowiłem orientację i... przeżywałem ciężkie chwile na dolocie. Silny opad deszczu i znaczne duszenie zabrały całą nadwyżkę wysokości i metę minąłem „na styk".

HENRYK MUSZCZYŃSKI: — Nad lotniskiem trochę poczekałem, aż zaczną się tworzyć congestusy. Już w pierwszym po meldowaniu uzyskałem wysokość 2 200 m. Potem wpadłem na obszar pozbawiony chmur. Skoro zobaczyłem, że lekko z boku trasy wzdłuż rzeczki układają się cumulusy, poleciałem w ich stronę. Wznoszenia były słabe, a podstawy chmur znajdowały się na wysokości 700—800 m. Poszedłem wzdłuż tych cumulusów. Pod tym szlakiem poleciałem jeszcze za punkt, Tam wykręciłem 2 600 m i wróciłem na punkt, aby się zameldować. Ponownie poleciałem do tej samej chmury, gdzie uzyskałem 2 800 m. Było tyle akurat potrzeba, aby na drugim punkcie zwrotnym znaleźć się pod podstawą chmur.

Kiedy wykonywałem zdjęcie na drugim punkcie, Staszek powiedział mi, że jest w chmurze o kilka kilometrów ode mnie w stronę Belgradu. I rzeczywiście po chwili znalazłem się pod chmurą, w której wyszedłem na 3 600. Na prędkości 105 km/h leciałem w stronę lotniska. Na 45 km od Vrsac miałem jeszcze tysiąc (!) metrów nadmiaru na dolot, byłem bowiem na wysokości 2 400 m. Po drodze jednak musiałem wejść w rozmytą burzę, gdzie w silnym opadzie straciłem niesamowicie dużo wysokości przy akompaniamencie piorunów. W rezultacie zabrakło mi dwieście metrów, aby dolecieć do lotniska.

WYNIKI V KONKURENCJI

Klasa otwarta: 1. Matias Viitanen (Finlandia) — 80,69 km/h i 1000 pkt. 2. Walter Neubert (NRF) — 79,07 km/h i 996 pkt. 3. STANISŁAW KLUK (POLSKA) — 71,84 km/h i 982 pkt. 4. Michel Mercier (Francja) — 58,28 km/h i 956 pkt. 5. John Firth (Kanada) — 308 km i 918 pkt. 6. HENRYK MUSZCZYŃSKI (POLSKA) — 302 km i 900 pkt. 7. Alois Urbancic (Argentyna) — 299 km i 891 pkt. 8. George Burton (Wlk. Brytania) — 296 km i 882 pkt. 9. Alf Schubert (Austria) — 294 km i 876 pkt. 10. Goran Ax (Szwecja) — 293 km i 873 pkt.

W klasie standard konkurencja nie została zaliczona, ponieważ 20% zawodników nie pokonało dystansu 100 kilometrów. Metę osiągnęło tylko dwóch pilotów — Ben Green (USA) i Helmut Reichmann (NRF). Tuż przy lotnisku lądował — po niezwykle dramatycznym locie i dolocie podobnym do końcówki przelotu Muszczyńskiego — Jan Wróblewski oraz Francois Ragot (Francja). Poza wymienionymi jeszcze pięciu szybowników przeleciało ponad 100 km, a regulamin wymagał minimum dziesięciu. Nim komisja sportowa ogłosiła komunikat z wynikami, mieliśmy powód do zadowolenia, bowiem Jan Wróblewski zyskałby ogromną przewagę nad rywalami i powód do smutku, gdyż Franciszek Kępka musiał lądować na pierwszym punkcie zwrotnym trasy, ponieważ złe warunki atmosferyczne uniemożliwiły wykonanie zdjęcia potwierdzającego pobyt nad Lukicevem.

TRENER JÓZEF DANKOWSKI KOMENTUJE: — Wprawdzie konkurencja w klasie standard nie została zaliczona, ale Jan Wróblewski potwierdził swoją wysoką formę i ma wszelkie szanse nie oddać prowadzenia do końca mistrzostw. Lądowanie Kępki to również nie błąd, a konieczność wywołana warunkami atmosferycznymi. Razem z nim lądowało przecież wielu znanych zawodników.

Coraz lepiej spisują się piloci w klasie otwartej. Kluk dokonał nie lada wyczynu, meldując się na mecie jako jeden z czterech zawodników. Również i Muszczyński poleciał bardzo dobrze i awansuje do dziesiątki. Główne założenia taktyczne, „atak" w myśl reguł polskiej szkoły latania, nasi piloci realizują z właściwym sobie talentem i ambicją.

★

Wieczorem kierownictwo ekipy postanowiło słusznie, że pilotom zmęczonym w trudnych lotach też od życia coś się należy i zorganizowało wypad do kina. Jako wytrwały sprawozdawca towarzyszyłem i ja naszym powietrznym bohaterom w oglądaniu filmu pt. „Mazurek w łóżku". Zastrzegam to, ponieważ uważam, iż rodzima komisja kwalifikująca filmy na ekrany obejrzałaby tę duńską sex-komedię ze dwadzieścia razy, zanim... nie dopuściłaby do jej rozpowszechniania nawet dla widzów od lat 65. Bo jeszcze ktoś w wieku przedemerytalnym mógłby się zgorszyć! A film mógł się podobać i był dobrą chwilą wytchnienia dla pilotów (wszyscy żonaci — dodam jeszcze na wszelki wypadek).

Kolejny dzień — zakończył się. Do końca mistrzostw pozostało dwa dni.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

Szybowiec klasy standard SZD-32 „Foka", który w r. 1968 uzyskał nagrodę Międzynarodowej Organizacji Naukowo-Technicznej Szybownictwa — OSTIV.

LAUREACI

W dniu Święta Odrodzenia Polski — 22 lipca 1972 roku — Nagrodę Państwową I stopnia przyznano zespołowi w składzie: inż. **Władysław Okarmus**, inż. **Antoni Ficoń**, mgr inż. **Wiesław Gębala**, mgr inż. **Adam Meus**, **Mieczysław Mikuszewski**, inż. **Piotr Mynarski**, mgr inż. **Wiesław Stafiej** i **Adam Zientek** — za opracowanie i wprowadzenie do produkcji szybowców „Foka' 'i „Cobra".

Tyle mówi tegoroczny komunikat Prezydium Komitetu Nagród Państwowych.

Znakomitych szybowców zawodniczych „Foka" (SZD—24 i SZD—32) oraz „Cobra" (SZD—36 i SZD—39) nie musimy przedstawiać. Opisywaliśmy je wielokrotnie, a sukcesy sportowe uzyskane na tych szybowcach w ciągu ostatnich dwunastu lat znane są dobrze w całym świecie. Przypomnijmy tylko, że SZD—32 „Foka-5" uzyskała w 1968 r. nagrodę Międzynarodowej Organizacji Naukowo-Technicznej Szybownictwa — OSTIV, jako najlepszy w świecie szybowiec klasy standard.

Jeśli chodzi o liczby, to w latach 1960—1968 zbudowano 200 szybowców SZD—24 „Foka", w latach 1968 — 1971 134 szybowce SZD—32 „Foka-5", w latach 1970—1971 12 szybowców SZD—36 „Cobra-15" oraz 2 szybowce SZD—39 „Cobra-17". Wiele z nich wyeksportowano. Ślady nowatorskich rozwiązań, zastosowanych po raz pierwszy w polskich „Fokach" i „Cobrach", można znaleźć w licznych konstrukcjach zagranicznych.

Udana konstrukcja szybowcowa jest wynikiem twórczej myśli, uporu, wytrwałości, organizacji pracy i złotych rąk robotnika, a więc cech określających w sumie **Dobrą Robotę**. Taką jest „Foka" i „Cobra". A kim są twórcy tych szybowców — laureaci tegorocznej Nagrody Państwowej I stopnia?

Przed szybowcowymi mistrzostwami świata w 1960 r. w Kolonii, w NRF, w ówczesnym Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym (SZD) rozegrano konkurs wewnętrzny na projekt szybowca wyczynowego. W konkursie tym zwyciężyli inżynierowie Piotr Mynarski i Władysław Okarmus. To były narodziny „Foki".

Inż. Piotr Mynarski był znanym w okresie międzywojennym pilotem szybowcowym i rekordzistą, kierownikiem ośrodka szybowcowego w Bezmiechowej, a po wojnie — współzałożycielem Instytutu Szybownictwa w Bielsku-Białej, z którego wywiódł się Szybowcowy Zakład Doświadczalny. Jest żywą kroniką polskiego szybownictwa. Pracuje obecnie w dziale obliczeń.

Inż. Władysław Okarmus jest dobrze znany naszym Czytelnikom jako autor licznych artykułów technicznych zamieszczanych w „Skrzydlatej Polsce". Swą barwną, lecz niełatwą drogę do lotnictwa, na której nie zabrakło również własnych szybowcowych konstrukcji amatorskich, inż. Okarmus opisał przed laty we wspomnieniach drukowanych w naszym czasopiśmie. Niejeden z młodych entuzjastów lotnictwa znalazł tam cenne wskazówki, jak pokonywać trudności. Talent, precyzja w myśleniu oraz wytrwałość w działaniu prowadzą do pięknych i trwałych sukcesów.

Inż. Okarmus był konstruktorem wiodącym, twórcą prototypu oraz wszystkich wersji szybowca „Foka".

Mgr inż. Wiesław Stafiej jest również dobrze znany Czytelnikom „Skrzydlatej Polski", jako autor wielu artykułów technicznych. Wyróżniają się one zawsze oryginalnością ujęcia tematu. Rzadko spotykany w życiu przypadek inżyniera i pilota o wielostronnych zainteresowaniach humanistycznych. Absolwent Wydziału Lotniczego Politechniki Warszawskiej. Jest obecnie kierownikiem działu obliczeń. Współautor wysoko cenionej wśród konstruktorów szybowcowych i studentów książki pt. „Projektowanie i konstrukcja szybowców", która od 1965 r. jest jedynym dotąd podręcznikiem tego rodzaju na świecie.

Adam Zientek — to znakomitość wśród pilotów doświadczalnych w kraju i za granicą zarówno pod względem rekordowej liczby oblatanych typów szybowców, jak i liczby wykonanych prób w locie. On właśnie wykonał pierwszy lot na „Foce". Ma na swym koncie blisko 5000 godzin spędzonych w powietrzu, a liczonych od 1939 r. Był też świetnym zawodnikiem. Długoletni i ceniony współpracownik naszej redakcji. Obecnie prowadzi dział pt. „Szybownictwo za granicą".

Wybitny specjalista — pilot doskonały, a jednocześnie autor opowiadań urzekających pięknem opisu literackiego i wrażliwością odczuć. Jest znany w całej Europie, którą przemierzył demonstrując z powodzeniem polskie szybowce.

Mgr inż. Adam Meus jest absolwentem Politechniki Wrocławskiej, którą ukończył w 1952 r. Był zastępcą konstruktora wiodącego podczas opracowywania „Cobry". Jego dziełem jest płat tego szybowca. Interesuje się nowymi tworzywami konstrukcyjnymi. Bliskie mu są sprawy komputeryzacji i automatyzacji w szybownictwie.

Mgr inż. Wiesław Gębala oraz inż. Antoni Ficoń, to świetni znawcy technologii. Bez ich twórczego udziału najlepszy zamysł konstruktora byłby w realizacji daleki od wymarzonego ideału. Dziś technolog musi czuwać nad powstającym szybowcem zarówno w fazie eksperymentów konstrukcyjnych prototypu, jak i w fazie produkcji. Dlatego też jest współtwórcą sukcesu.

Technik lotniczy Mieczysław Mikuszewski zaczął swą karierę od modelarstwa. Od szesnastu lat pracuje w zakładzie w Bielsku-Białej. Jest cenionym konstruktorem. Jego dzieło, to m. in. tylna część kadłuba oraz usterzenie „Foki".

★

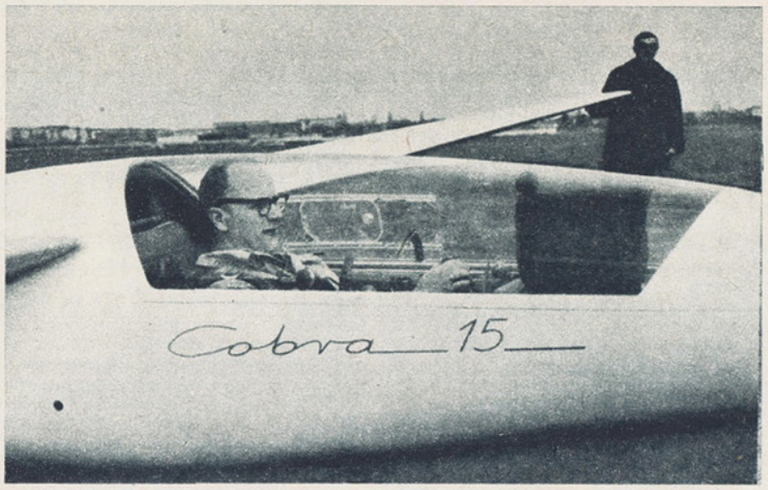
Nagrodzony zespół, to pracownicy Ośrodka Badawczo - Rozwojowego Szybownictwa w Bielsku-Białej. Ośrodka, w którym powstały również „Oriony" i „Jantary", będące rewelacją tegorocznych szybowcowych mistrzostw świata. Niedawno opisywaliśmy te szybowce. Wśród osób, które wyróżniły się przy ich opracowaniu, znów można było spotkać nazwiska Wiesława Stafieja, Adama Zientka, Wiesława Gębali.

Jak widać, laureaci nie spoczęli na laurach. To dobry znak dla polskiego szybownictwa!

(w)

Inż. Władysław Okarmus, konstruktor wiodący i twórca prototypu oraz wszystkich wersji szybowca „Foka".

Mgr inż. Wiesław Stafiej, kierownik działu obliczeń Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Szybownictwa.



Z lewej: W kabinie szybowca „Cobra-15" — Adam Zientek, nasz znakomity pilot doświadczalny.

Zdjęcia: B. Koszewski, St. Jaśko i H. Kucharski

W 2 PUŁKU LOTNICTWA MYŚLIWSKIEGO „KRAKÓW"

2 pułk lotnictwa myśliwskiego „Kraków" należy do najlepszych jednostek Wojsk Lotniczych. Świetnie wyszkolony personel i atmosfera socjalistycznego wychowania, w połączeniu z doskonałym sprzętem i nowoczesną bazą, stanowią o wysokich wartościach bojowych pułku. Młodzi piloci, zasiadający dziś za sterami naddźwiękowych myśliwców, w swej pokojowej służbie kontynuują chlubne tradycje swych poprzedników z 2 pułku nocnych bombowców „Kraków".

Fragment współczesnej działalności pułku mamy właśnie oglądać podczas pokazu lądowania naddźwiękowych Migów—21 na autostradzie. Z historią zapoznajemy się z licznych dokumentów, eksponowanych w pułkowej sali tradycji. Zacznijmy od przypomnienia kilku faktów z historii.

Formowanie drugiej z kolei, po 1 plm „Warszawa", jednostki ludowego Lotnictwa Polskiego, 2 pułku nocnych bombowców „Kraków", rozpoczęło się 1 kwietnia 1944 r., również w Grigoriewskoje na ziemi radzieckiej. Już w nocy z 11 na 12 września 1944 r. pułkowe samoloty PO—2 z biało-czerwonymi szachownicami, startując z Woli Rowskiej, odbyły chrzest bojowy zrzucając ładunek 7 ton bomb na pozycje wojsk hitlerowskich w rejonie Nowego Bródna. Następnej nocy pułk pospieszył na pomoc powstańcom Warszawy, zrzucając na teren Górnego Czerniakowa 87 worków żywności oraz 125 pistoletów maszynowych, 400 granatów, 15 granatników i ponad 350 000 różnego rodzaju naboi.

Walcząc w rejonie Warszawy, na Pomorzu i w operacji berlińskiej, 2 pnb „Kraków" przyczynił się wydatnie do powodzenia 1 armii Wojska Polskiego. Wszędzie tam, gdzie stawiające opór wojska nieprzyjaciela nie zostały rozbite w ciągu dnia, wkraczali do szturmu w ciemnościach nocy lotnicy „Krakowa". W sumie załogi 2 pułku nocnych bombowców wykonały 2 077 lotów bojowych, w czasie których zniszczyli 70 moździerzy, 174 samochody, 11 wagonów, 321 budynków i około 50 baterii artyleryjskich oraz zadali nieprzyjacielowi liczne straty w taborze i sile żywej. Ostatni lot bojowy pułku wykonany został w rejonie Havelbergu w pobliżu Łaby, w nocy z 2 na 3 maja 1945 r.

Wysoko oceniono zasługi bojowe 2 pnb „Kraków", dekorując jego sztandar Krzyżem Orderu Virtuti Militari V klasy. Żołnierzy pułku wyróżniono natomiast ponad 220 odznaczeniami bojowymi.

W swej powojennej działalności w kraju pułk przechodził wiele naturalnych przeobrażeń, wymagających coraz to nowego wysiłku, większej wiedzy i umiejętności. Dbając o wysoki poziom wyszkolenia wojskowego i pełną gotowość bojową, żołnierze pułku pamiętali jednak zawsze o ścisłych i serdecznych związkach ze społeczeństwem, m. in. wielokrotnie świadcząc na jego rzecz różnorodne prace.

★

Skłaniając głowę przed tradycją, wyruszamy na wybrany odcinek autostrady. Jeszcze kilka godzin temu panował tu normalny ruch samochodowy. Teraz leżąca obok jezdni czerwona litera T wskazywać będzie samolotom miejsce przyziemienia. Nieopodal oficer z radiostacją, na startowym stanowisku dowodzenia utrzymuje m. in. łączność z samolotami. W eterze słychać pierwsze meldunki.

— „Sokół", „Sokół"... tu „Wisła"... za trzy minuty u ciebie...

Za trzy minuty lecąca w szyku czwórka Migów melduje się na niewielkiej wysokości nad SSD.

— „Pierwszy", do lądowania...

Jeden z czwórki samolotów kładzie się w zakręt i szerokim łukiem zachodzi do lądowania na autostradzie. Będąc na przeciwległej prostej zgłasza jeszcze wypuszczenie podwozia, potem wykonuje ostatni zakręt i pozostaje mu już „tylko" wylądować. Łatwo jednak powiedzieć. Wiadomo, że lądowanie jest jednym z najtrudniejszych elementów latania w ogóle. Pół biedy, jeśli pilot szybkiego samolotu bojowego ma wylądować na długim i przede wszystkim SZEROKIM pasie lotniskowej drogi startowej, usytuowanej na wolnej przestrzeni, bez żadnych przeszkód, nie mówiąc już o wspomaganiu doskonałymi pomocami radiolokacyjnymi. A tu — cieniutka nitka autostrady, wśród krzaków i drzew. Inne przyzwyczajenia, inne, ostrożniejsze planowanie do lądowania i świadomość konieczności idealnego przyziemienia wzdłuż środka zaimprowizowanego lądowiska. Każdy błąd, każda minimalna nawet odchyłka może kosztować bardzo wiele.

Niezbędny jest tu kunszt pilota, do którego dochodzi się poprzez wytrwałą pracę i talent. I nerwy są potrzebne, jak ze stali. Po to, żeby przełamać niejedną barierę psychiczną przed nieznanym i początkowo groźnym lądowaniem. Trzeba się koniecznie przyzwyczaić i wewnętrznie przekonać, że niezwykłe może być zwykłym. I odwaga jest potrzebna, i wiara w siebie...

— „Pierwszy" na prostej...

— Pas wolny, lądować zezwalam... Mały punkcik na niebie zbliża się

Przed startem Miga-21 z autostrady.

coraz większy do ziemi, z zadartym nosem do autostrady, do jej wąskiego środka. A kiedy jest już zupełnie wielki, z niebieskim dymkiem kół łapie z dużą prędkością, idealnie pod siebie, białą namalowaną kreskę na środku autostradowej nitki. Może tylko szybciej niż zwykle — stalowy ptak opuszcza swój potężny nos. Pilot, pewniejszy zawsze w powietrzu niż na ziemi, chce zapewne szybciej widzieć drogę swojego precyzyjnego dobiegu.

I tak cztery razy podziwiam doskonałe lądowania na autostradzie czterech pilotów I klasy, na czterech Migach-21 z 2 pułku lotnictwa myśliwskiego „Kraków". Lądowania, dostępne tylko dla najlepszych. Ale takich jest w pułku wielu i będzie ich coraz więcej. Bo lądowania na autostradach zaczynają być stałym elementem szkolenia pilotów bojowych.

Piloci uczestniczący w pokazie. Widzieliśmy jak się przygotowywali do lotów w specjalnie wyposażonej sali, rozmawiamy z nimi tuż po wylądowaniu na autostradzie. Po lotach będziemy wspólnie oglądać spektakl pułkowego teatru amatorskiego, a potem przy kawie znów rozmawiać o lataniu. Należą do pokolenia trzydziestolatków. Są jednocześnie energiczni i spokojni, młodzi i doświadczeni, uśmiechnięci i rzeczowi. Przedstawmy ich nieco bliżej.

Mjr pil. CZESŁAW ADAMCZYK, dowódca eskadry, absolwent byłej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Radomiu. Na szybowcach nauczył się latać w Szkole Szybowcowej w Fordonie, potem latał w Aeroklubie Lubelskim. Dowódca Klucza Służby Socjalistycznej. Wylatał 1800 godzin, z tego ponad 500 godzin na samolotach naddźwiękowych.

Kpt. pil. ROMUALD PODGÓRSKI, zastępca dowódcy eskadry. Jest absolwentem OSL w Dęblinie. Posiada uprawnienia instruktorskie. Wylatał ponad 1000 godzin, w tym blisko połowę na samolotach naddźwiękowych. Uczył się latać na obozie Lotniczego Przysposobienia Wojskowego w Krośnie, na samolotach CSS-13. Żonaty, ma córkę.

Kpt. pil. STANISŁAW PODGAJNY, jest absolwentem byłej radomskiej OSL. Przedtem latał w Aeroklubie Lubelskim. Żonaty, ma dwóch synów.

Kpt. pil. ZBIGNIEW KLOC, także ukończył byłą OSL w Radomiu. I on latał przedtem na szybowcach i samolotach w Aeroklubie Lubelskim, gdzie zdobył m. in. srebrną odznakę szybowcową. Wylatał 1100 godzin, w tym blisko 400 na samolotach naddźwiękowych.

Czterech wspaniałych, którzy wykonali trudne zadanie. Ale przecież, żeby każdy z nich mógł lecieć, dla nich, dla zadania które wykonują, musi pracować kilkudziesięciu ludzi, członków służb operacyjnych, łącznościowców, mechaników i wielu innych. I każdy z nich musi być wspaniały na swoim stanowisku, jeśli pułk w dalszym ciągu notuje na swoim koncie najwyższe sukcesy. Przyjrzyjmy się im jeszcze jak pełnią służbę.

Cztery Migi 21, które wylądowały na autostradzie, zatrzymują się w pobliżu. Do pracy przystępują służby pomocnicze. Błyskawicznie samoloty nikną i po zakryciu ochronnymi siatkami są z niewielkiej nawet odległości zupełnie niewidoczne, nie mówiąc o widoku z góry. Mechanicy sprawdzają stan techniczny samolotów i dokonują niezbędnych uzupełnień. Na przypadek rzeczywistego zagrożenia, służby pomocnicze przygotowane są do szybkiego zaopatrzenia samolotu do pełnej gotowości bojowej, z paliwem i bronią włącznie.

Piloci po krótkim odpoczynku zasiadają ponownie za sterami. Trzymając się środka autostradowej nitki, startują pełną mocą silników. Odrywają się od ziemi i nikną w przestworzach, gotowi do wykonania zadania bojowego w powietrzu.

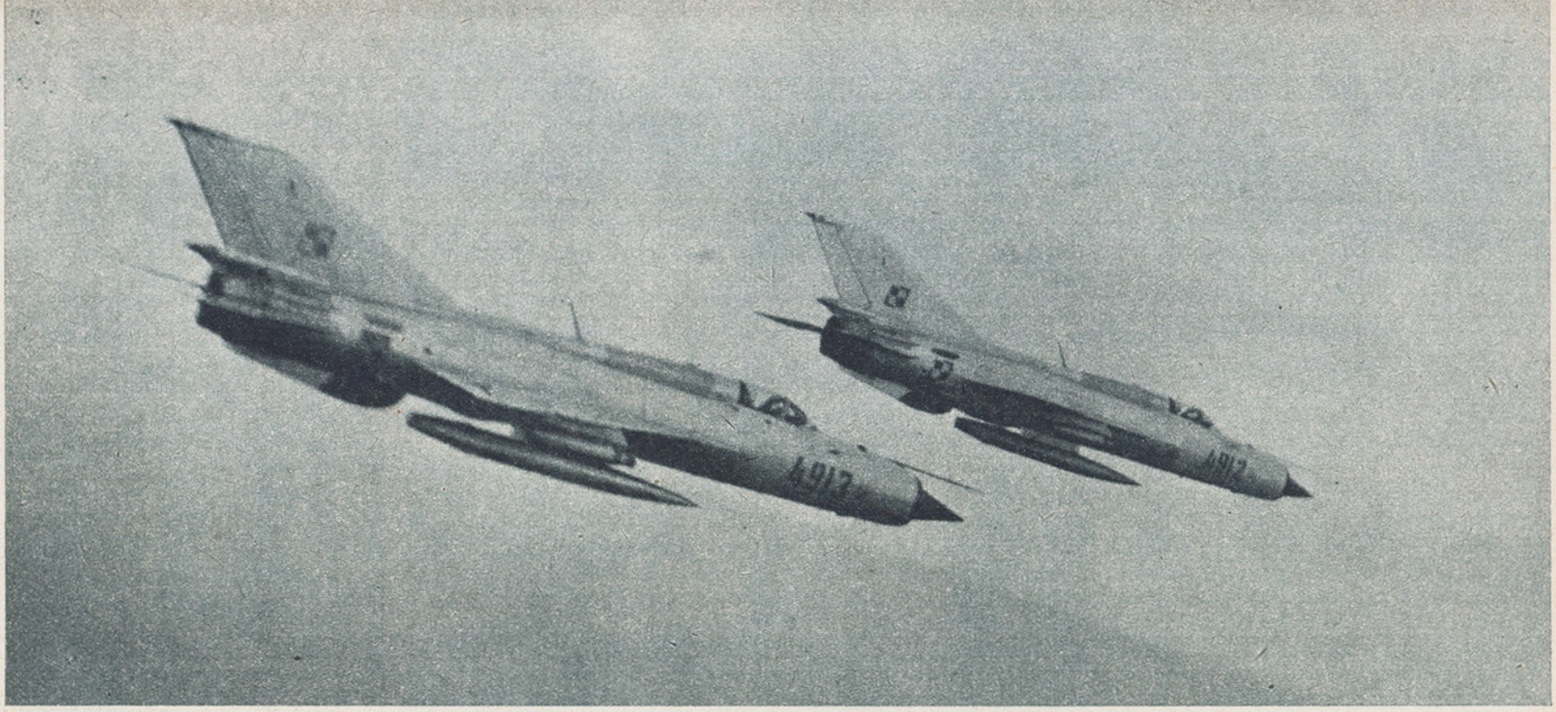
Szybkość, sprawność, precyzja to cechy wykonawców tego pokazu, pilotów 2 pułku lotnictwa myśliwskiego „Kraków". Nic dziwnego, że zadowolony jest kierujący pokazem, a zarazem dowódca pułku „Kraków", płk dypl. pil. Kazimierz Grzybowski. Sam jest pilotem i wie ile trudu kosztuje dojście do perfekcji w pilotowaniu maszyn naddźwiękowych oraz wykonanie zadań, jakich wymaga nowoczesna taktyka zastosowania lotnictwa w walce. Zadowolony jest, że istotne w tej taktyce operowanie samolotów stało się dla pułku sprawą powszednią. Stwarza to pewność, że w przypadku zagrożenia samoloty własne miałyby praktycznie nieograniczoną ilość niezwykle trudnych do wykrycia lądowisk, z których tym skuteczniej mogłyby razić przeciwnika.

Wierzę, że nie będzie takiej potrzeby. Moje przekonanie wypływa jednak z faktu, że 2 pułk lotnictwa myśliwskiego „Kraków", tak jak całe nasze wojsko i wszystkie armie Układu Warszawskiego, jest zawsze gotowy do spełnienia żołnierskiego obowiązku wobec naszej Ojczyzny i całego obozu socjalistycznego.

HENRYK KUCHARSKI

Wyżej: Na startowym stanowisku dowodzenia, podczas lądowania Migów-21 na autostradzie. Z lewej: Mig-21 w zaimprowizowanej kryjówce na autostradzie.

Żołnierze 2 pnb „Kraków" przy swym wiernym Po-2 w czasie II wojny świa towej. Na zdjęciu z prawej: Dowódca 2 pim „Kraków" płk dypl. Kazimierz Grzybowski i piloci, którzy lądowali na autostradzie — mjr pil. Czesław Adamczyk (2 z lewej), kpt. pil. Romuald Podgórski (1 z lewej), kpt. pil. Stanisław Podgajny (3 z lewej) i kpt. pil. Zbigniew Kloc (4 z lewej).
Zdjęcia: H. Kucharski i arch.



W skład wyposażenia Wojsk Obrony Powietrznej Kraju wchodzą naddźwiękowe myśliwce najnowszych typów, uzbrojone w różne rodzaje rakiet klasy powietrze-powietrze, działka lotnicze oraz bomby i inne rodzaje środków niszczących.

TECHNIKA W WOJSKACH OPK

W obecnej dobie wszystkie rodzaje sił zbrojnych są wyposażone w sprzęt bojowy o wysokich parametrach taktyczno-technicznych. Wojska Obrony Powietrznej Kraju dysponują sprzętem różnorodnym, zapewniającym optymalne warunki współdziałania środków czynnych i biernych w zwalczaniu powietrznego nieprzyjaciela. Naddźwiękowe myśliwce najnowszych typów uzbrojone są w różne typy rakiet klasy powietrze-powietrze oraz działka lotnicze, mogą zabierać bomby i inne rodzaje środków niszczących.

Samoloty mogą działać w dowolnych warunkach meteorologicznych, zarówno w dzień jak i w nocy. W tym celu posiadają odpowiednie urządzenia radionawigacyjne i radiotechniczne, pokładowe stacje radiolokacyjne zapewniające naprowadzanie na cele powietrzne i kierowanie ogniem, wyposażone ponadto są w urządzenia rozpoznawcze, w dziesiątki przyrządów i instalacji zabezpieczających sterowanie samolotem i jego urządzeniami oraz umożliwiających prawidłowe funkcjonowanie organizmów załogi na bardzo dużych wysokościach. Pod tym względem osobiste wyposażenie pilotów nie odbiega od ubioru kosmonautów. Jest to konieczne, ponieważ na dużych wysokościach wskutek niskiego ciśnienia atmosferycznego temperatura wrzenia krwi zrównuje się z temperaturą ciepłoty ciała ludzkiego, a przecież są jeszcze do pokonania takie przeszkody, jak występujące w locie przeciążenia, niedobór tlenu, bardzo niskie temperatury oraz muszą być zapewnione możliwości bezpiecznego opuszczenia samolotu.

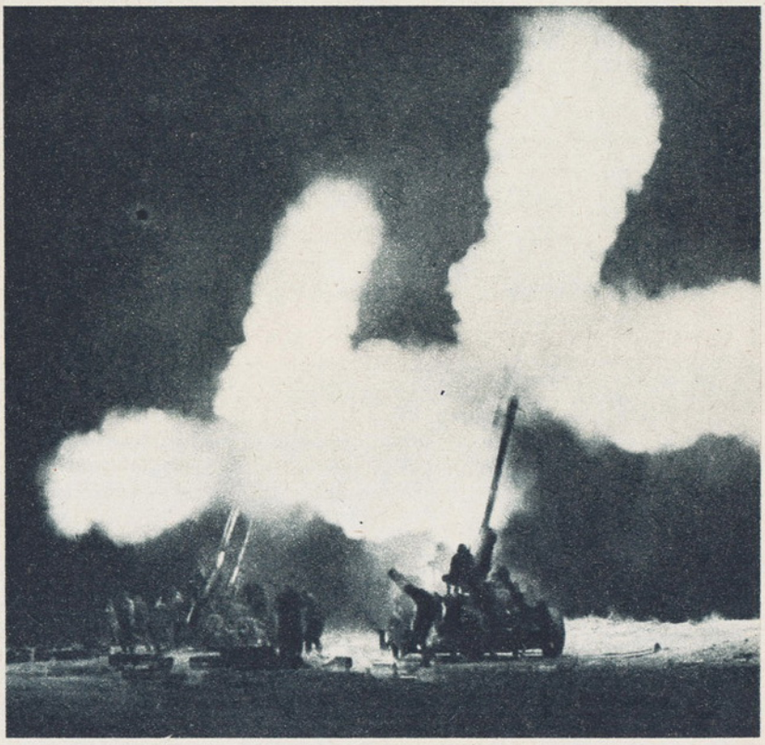
Najmłodszym rodzajem broni są rakiety przeciwlotnicze, które ciągle są doskonalone. Każdy rok w tej dziedzinie przynosi nowe osiągnięcia, nowe rozwiązania konstrukcyjne. Rakiety mogą zwalczać cele powietrzne na dowolnych wysokościach, od najniższych aż do pułapów, które są praktycznie nieosiągalne dla współczesnych samolotów. Żadna więc część obszaru powietrznego nie jest bezpieczna dla samolotów przeciwnika. Pamiętamy, że już 10 lat temu przekonał się o tym amerykański pilot-szpieg, który chciał bezkarnie na specjalnym samolocie U-2 przelecieć nad terytorium Związku Radzieckiego. Znajdujące się aktualnie na wyposażeniu Wojsk OPK rakiety mają niezwykle szybki start, wchodzą nieomylnie na zadany tor i mogą go zmieniać, jeżeli cel powietrzny próbuje manewrem wyjść ze strefy rażenia.

Obrona rakietowa uzupełniana jest artylerią lufową, która nie straciła ze swoich właściwości, do jakich możemy zaliczyć zmasowane jej użycie oraz stosunkowo dużą prostotę w obsłudze. Współczesne armaty przeciwlotnicze są udoskonalone i automatycznie naprowadzane na cele powietrzne.

Obrona przeciwlotnicza oparta jest na dokładnej kontroli całego obszaru powietrznego przez stacje radiolokacyjne. Wykrywają one cele daleko jeszcze od granic państwa i nieustannie je śledzą. Umożliwiają naprowadzanie własnych myśliwców lub wskazują dokładne położenie obiektów powietrznych jednostkom rakietowym lub artylerii lufowej. Pozwala to załogom myśliwców przechwytujących i obsługom rakiet bojowych oraz armat zwalczać cele powietrzne bez potrzeby ich widzialności.

Niezwykle ważną rolę w wojskach OPK spełniają techniczne środki łączności. Radiolinie, radiostacje na samochodach i małe radiostacje przenośne, urządzenia telegraficzne i telefoniczne, zabezpieczają sprawność przekazywania informacji decyzji, rozkazów, w sposób zapewniający tajność przekazu.

Istnieje wreszcie cała masa różnorodnego sprzętu samochodowego, ubezpieczenia lotów, inżynieryjno-saperskiego, służby zabezpieczającej w materiały pędne i smary, w tlen i gazy sprężone, sprzętu medycznego i kwatermistrzowskiego oraz wprowadzane coraz szerzej urządzenia telekopiowe i telewizyjne.



Nocne strzelanie z armat przeciwlotniczych do celów powietrznych.

Zadania stawiane przed wojskami OPK wymagają, aby sprzęt bojowy i techniczny był bez przerwy sprawny, gotowy do natychmiastowego użycia, a w wypadku nastąpienia uszkodzeń szybko naprawiony.

Zajmują się tym zagadnieniem służby techniczne, które dysponują w tym celu odpowiednio wyposażonymi warsztatami oraz aparaturą kontrolno-pomiarową i diagnostyczną. Współczesny sprzęt techniczny, szczególnie właśnie wojskowy, opiera się na wysoce zautomatyzowanych układach i procesach działania. Technika jednak, jaka by nie była — bez ludzi jest martwa. Potrzebni są inżynierowie, technicy i mechanicy o bardzo wysokich kwalifikacjach zawodowych, mający dużą praktykę w wykonywaniu obsług i napraw sprzętu. Wojskom OPK kadr technicznych dostarcza Wojskowa Akademia Techniczna, wyższe szkoły oficerskie, szkoły chorążych i podoficerów. Odbywający zasadniczą służbę wojskową żołnierze posiadają z reguły ukończone średnie wykształcenie techniczne. Bardzo wielu z nich po ukończeniu zasadniczej służby wojskowej wyraża chęć pozostania w zawodowej służbie wojskowej. Pociąga ich wysoki poziom techniki wojskowej, poczucie możliwości panowania nad silnikami i urządzeniami, rozwijającymi niespotykane moce i właściwości działania. Kadra techniczna i żołnierze służby zasadniczej ciągle dokształcają się w zakresie wykonywanych zadań technicznych oraz w celu nadążania za ogólnym rozwojem techniki. Bardzo wysoko postawiona jest dyscyplina techniczna, wynikająca z troski o pełne bezpieczeństwo załóg bojowych użytkujących sprzęt przygotowany przez personel służb technicznych.

Konieczność zachowania wysokiej sprawności technicznej i niezawodności działania sprzętu wymaga stosowania całego systemu zabiegów profilaktycznych, usług technicznych i napraw.

Profilaktyka techniczna stawiana jest na pierwszym miejscu. Jej zadaniem jest nie dopuścić do obniżania się parametrów taktyczno-technicznych sprzętu poniżej ustalonych norm i warunków technicznych. Osiąga się to przez cały system prac, wykonywanych okresowo według ściśle znormowanych czasokresów eksploatacji i wypracowania resursu.

Oznacza to, że nie czeka się na wystąpienie uszkodzeń — uprzedzając ich zaistnienie przez dostatecznie wczesne wykrycie wad sprzętu metodą badań diagnostycznych.

Obsługi techniczne zapewniają utrzymanie należytego stanu technicznego sprzętu w okresach między zabiegami profilaktycznymi oraz przygotowują sprzęt bezpośrednio przed wykonywaniem zadań bojowych i szkoleniowych.

Zadaniem organów naprawczych jest planowa wymiana zespołów i części oraz naprawa sprzętu w wypadkach wystąpienia wad ukrytych i uszkodzeń awaryjnych.

Jeszcze raz chciałbym podkreślić rolę techniki. To oni, inżynier — technik — mechanik, nierozłączny trójczłon systemu obsługowo-naprawczego dla każdego rodzaju sprzętu, jak trzy fazy energetyczne — ożywiają całą technikę.

Wyżej: Najmłodszy rodzaj broni — rakiety przeciwlotnicze. Jedna z nich na stanowisku startowym. Niżej: Tak wygląda ubiór pilota myśliwca naddźwiękowego.

Posiadanie znacznych ilości sprzętu technicznego, ciągły jego rozwój i unowocześnienie powodują dynamiczny rozwój działalności wynalazczej i racjonalizatorskiej. Racjonalizatorzy Wojsk OPK poszczycić się mogą wieloma wysokiej rangi rozwiązaniami konstrukcyjnymi, które podnoszą wartość bojową sprzętu, stan gotowości bojowej oraz usprawniają metody obsługi i naprawy. Wynalazczość i racjonalizacja są istotnym elementem postępu technicznego. Społeczny ruch racjonalizatorski ciągle jest popierany i usprawniany. Opracowuje się wykazy tematów postulowanych, jednostki prowadzą współzawodnictwo o nagrodę przechodnią za najlepsze osiągnięcia, organizowane są konkursy tematyczne oraz na mistrzowską brygadę racjonalizatorską Wojsk OPK. Aktywny jest udział członków wojskowych kół stowarzyszeń NOT-u w działalności racjonalizatorskiej. Wielu racjonalizatorów posiada na swoim koncie po kilkadziesiąt opracowanych wniosków, które przyniosły wielomilionowe korzyści. W wielu przypadkach pomysły racjonalizatorów Wojsk OPK stają się punktem wyjścia dla bardzo złożonych opracowań, które zlecane są do opracowania instytutom technicznym.

Społeczeństwo nasze może być pewne, że środki które przeznaczone są dla jego obrony — służby techniczne Wojsk OPK utrzymują w pełnej gotowości i sprawności do działań. Dzień i noc Wojska OPK strzegą polskiego nieba.

INŻ. JAN ŚLIWIŃSKI

Jeden z żołnierzy służby technicznej WOPK na stanowisku bojowym.
Zdjęcia: WAF (4) i L. Zielaskowski

ZAWODY SAMOLOTOWE DLA KOBIET

MALE kalifornijskie miasto San Carlos było w lipcu br. miejscem startu 97 samolotów sportowych i turystycznych, biorących udział w 26 kolejnym Transkontynentalnym Rajdzie Lotniczym Kobiet. Trasa rajdu niebagatelna: 4 186 km! Prowadziła ona z San Carlos do Toms River, w stanie New Jersey. 87 załogowiczek leciało z drugimi pilotami (też kobietami), zaś 10 — solo. Zwyciężyła załoga M. E. Banks i D. Sanders, na samolocie Piper PA—24 „Comanche".

Kobiety spisywały się podczas rajdu dzielnie. Większość z nich — to doświadczone lotniczki. Triumfatorka, M. E. Banks, brała już udział w 16 rajdach lotniczych i wylatała 2 055 godzin. Jej towarzyszka ma na swym koncie 1 560 wylatanych godzin. Jako nagrodę otrzymały 5 000 dolarów w gotówce. Rekordzistką w ilości wylatanych godzin jest Pauline Glasson, która ma ich na swym koncie aż 20 800! Brała udział w 20 rajdach. Niewiele jej pod tym względem ustępuje Gina Richardson — 20 000 godzin i 19 rajdów.

Ciekawostkę stanowi fakt uczestnictwa w tegorocznym rajdzie pięciu załóg, których członkiniami są matki z córkami. Inna osobliwość: 25 procent uczestniczek — to... babcie. Wśród babć najlepsze miejsce zajęła Marge Hudson, startująca w imprezie po raz pierwszy. Osiem uczestniczek — posiadało licencje pilotów zawodowych, szesnaście — licencje pilotów transportowych, trzynaście — szybowcowych, siedem — śmigłowcowych, trzy — maszyn wielosilnikowych. Cztery — spadochroniarki.

Honorowym starterem rajdu był uczestnik II wojny światowej, były as lotniczy „Papcio" Boyington. Zawody kobiet odbiły się szerokim echem w USA.

(z)

MIĘDZYNARODOWA Federacja Lotnicza (FAI) w najnowszym swym biuletynie (z końca czerwca) przynosi szereg nowych oficjalnie zatwierdzonych rekordów. A oto lista osiągnięć międzynarodowych.

Balony na ogrzane powietrze — długotrwałość lotu Matt Wiederkehr — USA — 8 h 48 min; odległość — M. Wiederkehr — USA — 316,58 km. Oba rekordy ustanowiono w klasie balonów o pojemności 1 200—1 600 m³.

Samoloty klasa C-1 z silnikami tłokowymi. Czas wznoszenia na wysokość 3 000 m — 1 min 31,6 s — Lyle Shelton — USA, na samolocie Grumman „Bearcat".

Samoloty klasa C-1 — a (ciężar poniżej 500 kg). Wysokość lotu — W. Roy Windover — Kanada — 9 388 m. Samolot „Interstar Cadet" z silnikiem 75 KM.

Samoloty klasa C-1 — c (ciężar 3000—6000 kg). Wysokość lotu — 9 963 m, z ładunkiem 1 000 kg — 8 624 m — F. M. Toytjens — NRF — Samolot Dornier „Skyservant". W tym samym locie ustanowiono jeszcze trzy rekordy prędkości wznoszenia: na 3 000 m — 6 min 6 s, na 6 000 m — 16 min 2 s i na 9 000 m — 44 min 4 s.

Samoloty klasa C-1 z silnikami turbinowymi. Prędkość w obwodzie zamkniętym na dystansie 1000 km z ładunkiem 50 000 kg — 608,449 km/h. Załoga: M. Popowicz, Timofiejew, Jadrisznikow, Żukowski, Slepenkow, Paszkow, Maksimow i Martyniuk — ZSRR. Samolot An-22. Załoga ta, na tym samym samolocie, ustanowiła jeszcze jeden rekord przelatując trasę 2000 km w obwodzie zamkniętym i unosząc ładunek 50 000 kg z prędkością 593,318 km/h.

NOWE REKORDY

Samoloty. Odległość w linii prostej — 14 052 95 km — E. Allison — USA. Samolot Lockheed „Hercules".

Samoloty. Klasa C-1 — e (3 000—6 000 kg). Prędkość w obwodzie zamkniętym 500 km — 543,36 km/h — James Badgett — USA. Samolot „Turbo Commander".

Samoloty. Grupa III, klasa C-1 — f, z silnikami turboodrzutowymi. Prędkość w obwodzie zamkniętym 1 000 km — 930,4 km/h — H. Lemprince — Ringuet — Francja. Samolot „Mystere".

Szybowce. Klasa D. Prędkość po trójkącie 300 km — 153,43 km/h — Walter Neubert — NRF. Szybowiec „Glasfluegel — 604". Odległość w przelocie docelowym — 1051,2 km — Klaus Tesch — NRF. Odległość w przelocie otwartym — 1460 km — Hans Grosse — NRF.

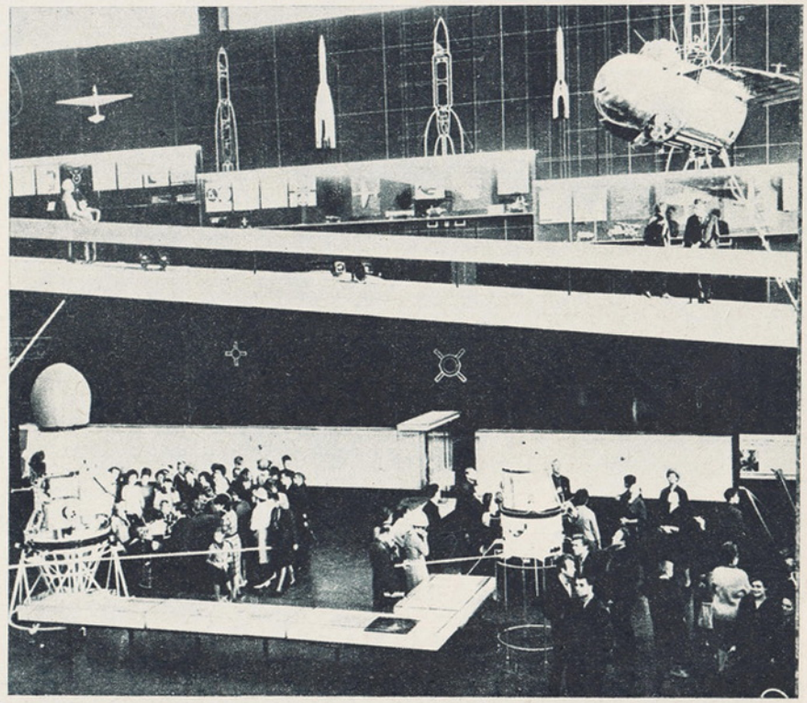
Szybowce. Klasa D-1 (kobiety). Prędkość po trójkącie 100 km — 113,24 km/h — Susan Martin — Australia. Prędkość po trójkącie 300 km — 114,45 km/h — Susan Martin — Australia.

Szybowce. Klasa D-2 (wielomiejscowe). Odległość w przelocie docelowym — 714 km — S. Baumgartl i W. Schewe — NRF. Szybowiec ASK-13.

Śmigłowce. Klasa E-1. Wysokość z ładunkiem 10 000 kg — 5 246 m — James Church — USA. Śmigłowiec Sikorsky CH-54 — B. Ten sam pilot ustanowił ponadto rekord wysokości — 11 010 m.

Śmigłowce. Wysokość lotu z ładunkiem 1 000 kg — 9,499 m — Brendan Blackwell — USA. Wysokość z ładunkiem 2 000 kg — 9,595 m — Eugene Price — USA. Tenże pilot osiągnął z ładunkiem 5 000 kg — 7 778 m. Czas wznoszenia na 6 000 m — 3 min 14,7 s, na 9 000 m — 5 min 57,7 s — Delbert Hunt — USA.

Myśliwy wybrał się na polowanie. Na plecach obowiązkowo — dubeltówka, na pasie — naboje, a w ręku kamera fotograficzna. Myśliwy mówi: lubię polować na dzikie ptactwo, ale najchętniej... poluję aparatem filmowym. Pozwala on zachować i utrwalić najpiękniejsze przeżycia myśliwskie i piękno natury. Myśliwym jest kosmonauta radziecki Aleksiej Leonow.



W państwowym muzeum kosmonautyki imienia K. Ciołkowskiego w Kałudze gromadzone są coraz to nowsze eksponaty, związane z radziecką techniką rakietową i kosmonautyką. Na zdjęciu z prawej główna sala muzeum w Kałudze. Zdjęcia: APN

CO NOWEGO W ASTRONAUTYCE?

OD czwartego kwietnia Ziemię obiega maleńki satelita o masie równej... dobrze wyładowanej teczki uczniowskiej. Myślę o zapasie książek ucznia klas młodszych, czyli o około 15 kg. Satelita ten, „SRET-1", zbudowany we Francji, a umieszczony na orbicie okołoziemskiej przez radziecką rakietę, jest kosmicznym laboratorium, w którym badane są właściwości nowych ogniw słonecznych. Technicy chcą wiedzieć czy lepsze będą ogniwa sporządzone z siarki i kadmu (Cds), kadmu i telluru (Cd Te) czy też z krzemu (Si). Chodzi między innymi o sprawdzenie żywotności badanych ogniw, tak aby w przyszłości można było zastosować kompozycję najkorzystniejszą.

Praktyczni Francuzi wymyślili niedawno osobliwego satelitę, który nazwany został żartobliwie „satelitą dla ubogich". Pomysł polega na wykorzystaniu, zamiast kosztownego systemu rakietowo - satelitarnego, balonu sterowego lub na uwięzi. Wszystko wyliczono, przewidziano nawet zapobieganie kolizjom, które mogłyby powstać między samolotami transportowymi, a balonami na uwięzi. Projekt nosi nazwę „Essor" (Etudes des Subsatellites d'Observation et de Relais — Studium Subsatelitów Obserwacyjnych i Przekaźnikowych), a co najciekawsze, jeśli wierzyć projektodawcom, pierwsze balony - subsatelity na uwięzi mają być zrealizowane w latach 1974 — 1980.

Być może wygląda to niepoważnie, że wracamy do staroświeckich balonów, ale jeśli system zda egzamin, jak na przykład francuski projekt globalnych sondaży meteorologicznych „Eole", kto będzie miał cokolwiek przeciwko „nadętej konkurencji"?

W ostatnich dniach lipca satelita łączności „Intelsat IV", który wystartował w Kosmos 13 czerwca, umieszczony został na orbicie geostacjonarnej na wysokości około 40 tys. km nad Oceanem Indyjskim. Obecnie zatem trzy satelity tego typu (dwa pierwsze umieszczono nad Pacyfikiem i Atlantykiem) tworzą globalny system łączności. Dodajmy, że nie jest to jak na razie system „dla ubogich". Nie wszystkich stać na budowę satelitów. Oto prężny przecież przemysł włoski zrezygnował ostatnio z budowy doświadczalnego satelity łącznościowego „Sirio". Większość inżynierów opuściła zgrupowanie zajmujące się tym projektem. Nie wiadomo czy projekt był za trudny, za kosztowny lub też niewłaściwy.

W ostatnich dniach lipca miał być umieszczony na orbicie okołoziemskiej pierwszy z prawdziwego, jak to się mówi, zdarzenia satelita przeznaczony do wykrywania zasobów Ziemi. Satelita ERTS—A o masie 900 kg obiegać ma naszą planetę na wysokości około 930 km, w ciągu 103 minut. Podstawowym wyposażeniem satelity są trzy bardzo precyzyjne kamery telewizyjne. Podczas 18-dniowego cyklu pracy kamery te zdolne są do wykonania zdjęć całkowitej powierzchni Ziemi. Centrala naziemna w Greenbelt (USA) odbierać będzie 10 tys. zdjęć tygodniowo. Trzeba dodać, że w programie ERTS uczestniczy 27 państw. Drugi satelita tego typu wystartować ma w Kosmos w roku przyszłym.

Na zakończenie wiadomość krajowa, prawie z ostatniej chwili. Prasa codzienna podała, że w Łebie nad Bałtykiem rozbudowywany jest istniejący od paru lat ośrodek PIHM-u dla sondaży atmosferycznych. Wkrótce, oprócz polskich rakiet meteorologicznych „Meteor", zastosowane zostaną radzieckie rakiety sondażowe typu M—100 o pułapie około 100 km. Te same, które startują z Arktyki czy Indii, wykorzystywane także do doświadczeń prowadzonych wspólnie przez ZSRR i Francję.

P. E.

NA PIĄTY KONTYNENT

ZNAKOMICI żeglarze Torres i Cook, a potem Tasman nie zdawali sobie oczywiście sprawy, że odkrywają nowy kontynent. Jego aktualna nazwa — Australia — pojawia się na mapach dopiero w pierwszych latach XIX wieku, kiedy to M. Flinders w czasie swoich licznych wypraw „narysował" dokładnie wybrzeże i zaproponował zastąpienie nazwy Nowa Holandia właśnie Australią.

Na ogół nasza wiedza o tym najmniejszym i najmniej ludnym kontynencie, leżącym z dala od wielkich szlaków komunikacyjnych, nie jest niestety zbyt wielka. Zapominamy także często o tym, że to równocześnie jedno z największych państw, równe niemal powierzchnią USA. Jest równocześnie Australia jednym z najważniejszych eksporterów wełny i pszenicy, przez co jej udział w światowym rynku jest bardzo istotny.

Australijskich zdziwień jest jednak znacznie więcej. Bo czyż nie zdziwi Czytelnika informacja, że oblicze ludnościowe współczesnej Australii jest bardziej europejskie niż samej Europy? Pochodzenie ludności napływowej jest dość jednolite przede wszystkim dlatego, że przybyła ona z W. Brytanii. Spośród innych narodowości największe grupy stanowią: Włosi, Niemcy, Grecy, Polacy i niezbyt liczni Chińczycy i Japończycy.

Warto tu także przypomnieć, że pierwsza osada białych na tym kontynencie została założona dopiero w 1788 roku, w miejscu dzisiejszego Sydney. Wielu sądzi, że to piękne miasto jest właśnie stolicą kraju. Jeszcze inni stawiają na Melbourne, najbardziej zamerykanizowane miasto kraju i kontynentu. A tu stolicą jest mała Canberra, którą niektórzy obywatele tego kraju nazywają po prostu wioską!

Pomówmy jednak o komunikacji, a o samolotach w szczególności. Z Sydney, Melbourne, Perth, Darwin i Cairns bierze swój początek ponad 100 tys. km transoceanicznych linii lotniczych. Komunikacja lotnicza wewnątrz tego kontynentu jest też bardzo silnie rozwinięta, chociaż Australijczycy zdają się preferować podróże morskie.

W podróż do Polski statkiem? Bardzo daleko. A może samolotem? Właśnie. Ostatnio przebywał w Polsce dyrektor Biura Podróży **Odra Travel Service** z Melbourne, **MARIAN ZARZYCKI.** W wyniku rozmów z PLL LOT podpisano umowę na wykonanie dwóch lotów charterowych do Australii. Oto co powiedział „Skrzydlatej" pan Zarzycki bezpośrednio po podpisaniu tego ważnego dokumentu.

— Jak Pan ocenia wyniki rozmów handlowych przeprowadzonych w Polsce?

— Jestem bardzo zadowolony, że udało nam się doprowadzić do podpisania porozumienia, w wyniku którego jeszcze w tym roku polski samolot wyląduje na ziemi australijskiej. Będzie to rzeczywiście wielkie wydarzenie w życiu australijskiej Polonii, która niewątpliwie przybędzie z całymi rodzinami, ażeby powitać samolot ze znakiem żurawia. Już w ubiegłych latach nasze biura podróży organizowało wycieczki do Polski samolotami „Qantasu" i innych towarzystw lotniczych, ale odbycie podróży z Australii bezpośrednio do Polski polskim samolotem, to będzie naprawdę niebywała atrakcja!

— Czy to jest Pana pierwsza wizyta w kraju w okresie powojennym?

— — Tak. Nie byłem w Polsce od 27 lat — Australia jest przecież tak daleko od Polski. Gdyby nie tak pięknie odbudowane Stare Miasto, to z trudem rozpoznałbym Warszawę, która stała się zupełnie nowym, bardzo nowoczesnym miastem. Sądzę jednak, że obecnie moje odwiedziny w kraju będą znacznie częstsze w związku z pomyślnie rozwijającą się współpracą PLL LOT, PBP ORBIS i innymi organizacjami.

— Czy na pokładzie samolotu charterowego PLL LOT spodziewa się Pan szczególnie ważnych pasażerów?

— Tak, jest wysoce prawdopodobne, że w lutym 1973 na pokładzie samolotu charterowego PLL LOT do Australii przybędzie Kardynał Wojtyła wraz z towarzyszącymi mu osobistościami, udającymi się na Kongres Eucharystyczny.

— Jak scharakteryzowałby Pan działalność biura podróży Odra Travel Service?

— Główna nasza działalność, to organizowanie wycieczek dla australijskiej Polonii, a następnie działamy jako agent PBP ORBIS i Banku PKO, zajmując się reklamą i sprzedażą artykułów polskiego pochodzenia. Posiadamy filie we wszystkich stanach Australii i w Nowej Zelandii. Ja sam już 20 lat zajmuję się turystyką i sądzę, że właśnie ta działalność będzie dominowała w najbliższej przyszłości w działalności naszego biura podróży.

— Skoro mówimy o przyszłości, to jak Pan widzi perspektywicznie dalszą współpracę z PLL LOT i PBP ORBIS?

— Sądzę, że należałoby w przyszłości, oprócz obecnie już realizowanych odwiedzin krewnych w Australii, pomyśleć o zorganizowaniu typowo turystycznych wyjazdów do Australii, która byłaby na pewno dla polskich turystów bardzo atrakcyjnym krajem, tym bardziej, że wtedy gdy w Polsce szaleje zawieruchа śnieżna, w Australii mamy upalne, niemalże tropikalne lato. Wierzę, że za kilka lat wyjazdy takie mogą stać się w pełni realne.

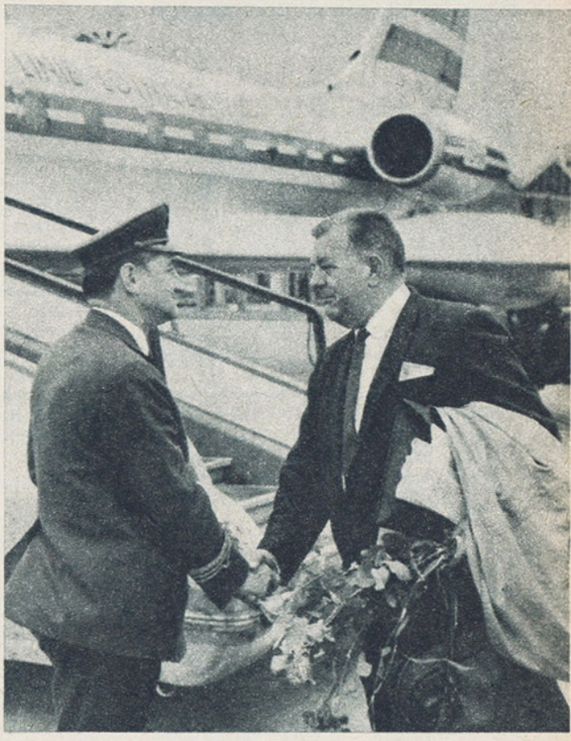
Warto – oczywiście — podzielić optymizm naszego rozmówcy. Ale zanim tego typu „wczasowe" wyjazdy będą mogły nastąpić — jeszcze kilka wskazówek dosłownie „na dzisiaj".

Osoby pragnące udać się w odwiedziny do Australii winny już obecnie napisać do swoich krewnych, aby porozumieli się listownie bądź telefonicznie z polonijnym biurem podróży Odra Travel Service w Australii (Kościuszko House 311, la Trobe St., Melbourne 3000 VIC.), które załatwia wszelkie formalności związane z poświadczeniem zaproszenia oraz uiszczeniem należności za przelot(należność za przelot winna być uiszczona wyłącznie w walutach wymienialnych).

Przylot pierwszego polskiego samolotu do Australii stanie się dla miejscowej Polonii wielkim wydarzeniem. Spodziewane jest przybycie około 3—5 tysięcy osób na lotnisko w Melbourne i Sydney.

Do Australii poleci na pewno „Tadeusz Kościuszko", albowiem to nazwisko jest na tym kontynencie bardzo popularne i to nie tylko wśród Polonii.

Możemy jeszcze wspomnieć o kilku szczegółach tego pionierskiego lotu. Samolot wystartuje z Okęcia 15 grudnia 1972 roku o godzinie 8.30. Po raz pierwszy polski samolot pasażerski przekroczy równik i po prawie 8 godzinach lotu, o godzinie 17.00 czasu lokalnego, wyląduje w Melbourne. 17 grudnia samolot wyruszy (również o godz. 17.00) z Melbourne via Sydney w drogę powrotną do kraju.



Dyrektor Biura Podróży „Odra Tavel Service", Marian Zarzycki, przed odlotem z Warszawy do Australii.
Zdjęcie: J. Czerniak

Należy podkreślić, że pierwszy przelot polskiego samolotu będzie równocześnie najszybszym połączeniem z Australii do Europy. Dzięki zmniejszeniu ilości międzylądowań do niezbędnego minimum oraz dzięki przelotowi po najkrótszej trasie – via ZSRR, czas podróży wyniesie 23 godziny i 30 minut, w tym w powietrzu 21 godzin, a więc o kilka godzin krócej niż loty wykonywane przez innych przewoźników lotniczych.

Jako ciekawostkę podajemy, że samolot zużyje na całej trasie do Australii i z powrotem 350 ton paliwa.

Drugi lot charterowy zostanie wykonany dnia 12 lutego (odlot z Warszawy), a 14 lutego odlot z Melbourne.

Pasażerami obu tych lotów będą nasi rodacy, zamieszkali na terenie Australii. Serdecznie ich powitamy na polskiej ziemi, a świadomość, że przylecą polskim samolotem, sprawi nam autentyczną satysfakcję.

JACEK BARCICKI

Tu mieści się siedziba „Odra Travel Service" w Melbourne.

TRANSPORT LOTNICZY

▲ **Tabor LOT-u powiększył się** w ubiegłym miesiącu o jeden samolot An-24 (obecnie LOT ma już 15 samolotów tego typu). Nowy samolot będzie użyty do dodatkowych rejsów na najbardziej frekwentowanych liniach krajowych, a przede wszystkim na liniach z Gdańska do Warszawy i Katowic.

*

▲ **Już pierwszy miesiąc** eksploatacji linii krajowych **w dni świąteczne przyniósł dobre wyniki,** gdy chodzi o wykorzystanie zaoferowanej zdolności przewozowej. W lipcu, w ciągu pięciu niedziel i Święta Odrodzenia, LOT wykonał 255 lotów przewożąc przeszło 10 i pół tysiąca pasażerów. Średnia liczba pasażerów w jednym locie wynosiła ponad 41, co stanowi wynik zachęcający do podjęcia, w okresie letnim, stałej komunikacji świątecznej. Szczytowe wyniki wykazała ostatnia niedziela lipca (30.VII), kiedy to w 51 lotach LOT przewiózł 2 300 pasażerów (średnia 45). Wszystkie loty odbywały się na samolocie An-24.

*

▲ W ogóle **lipiec** pobił wszelkie dotychczasowe **rekordy w komunikacji krajowej** W miesiącu tym praca przewozowa na liniach krajowych osiągnęła 3,1 mln tkm (w lipcu roku ubiegłego — 2,8 mln). W okresie szczytowym lipca LOT przewoził dziennie ponad 4 tys. pasażerów (rekordowo 18.VII — 4 300).

*

▲ **Rozkład lotów krajowych na wrzesień** — w porównaniu z okresem lipca—sierpnia — przewiduje tylko niewielkie zmniejszenie liczby rejsów, przy czym na liniach z Warszawy do Wrocławia i Krakowa planuje się wykonywać jeden lot dziennie na 100-osobowym samolocie II-18. We wrześniu będą jeszcze latały, na najmniej frekwentowanych liniach, ostatnie samoloty II-14. Będą one definitywnie wycofane z eksploatacji od października br.

*

▲ Na liniach zagranicznych z każdym miesiącem **wzrasta wykorzystanie miejsc na samolotach II-62.** W miesiącu czerwcu przeciętna liczba pasażerów w jednym locie wynosiła 76, w lipcu — zbliżyła się do 90. Coraz częściej w regularnych lotach europejskich nasz transatlantyk zabiera ponad 150 pasażerów (np. 1.VII — do Paryża 147, a w powrotnej drodze z Paryża nawet 170). Do końca lipca br. dwa samoloty II-62 — „Kopernik" i „Kościuszko" — wykonały ok. 300 lotów, przewożąc przeszło 20 tys. pasażerów, w tym ok. 2,5 tys. przez Atlantyk Północny.

J. Os.

ZASŁUŻENI DZIAŁACZE LOTNICTWA SPORTOWEGO

TADEUSZ CHWAŁCZYK

Dziennikarz, redaktor Rozgłośni Polskiego Radia w Lublinie. Działacz i członek władz Aeroklubu Robotniczego w Świdniku. Długoletni popularyzator lotnictwa sportowego w województwie lubelskim, współpracujący również ze „Skrzydlatą Polską".

WALDEMAR GROSS

Mgr inż., zastępca dyrektora w Biurze Projektów i Studiów Taboru Rzecznego we Wrocławiu. Pilot-instr. szybowcowy i samolotowy, uczestnik wielu imprez lotniczych. Samolotowy Mistrz Polski (1971), zwycięzca X Samolotowego Rajdu Dziennikarzy i Pilotów (1972). Kierownik szkoły szybowcowej w Jeżowie Sudeckim (1959–1963). Działacz aeroklubów – Jeleniogórskiego, Gdańskiego i Wrocławskiego.

RYSZARD KASPEREK

Pilot-instr. samolotowy, technik w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „Delta – Świdnik"; członek i działacz Aeroklubu Robotniczego w Świdniku. Znany z wielu zawodów, znakomity pilot akrobacyjny, występujący często w pokazach lotniczych w duecie ze swym bratem Stanisławem. Samolotowy wicemistrz Polski (1971).

BERNARD KOSZEWSKI

Fotografik, filmowiec lotniczy, długoletni kierownik Pracowni Filmu i Foto w Biurze ZG APRL. Z lotnictwem związany 25-letnią pracą zawodową i działalnością społeczną w lotnictwie sportowym. Zrealizował ponad 50 tytułów filmów, wykonał ponad 150 tysięcy zdjęć dokumentalnych o tematyce lotniczej, w tym większość z lotnictwa sportowego. Od 25 lat współpracuje ze „Skrzydlatą Polską".

NIEZAPOMNIANA PIERWSZA ESKADRA

RAJMUND KULIŃSKI

Niezapomniana pierwsza eskadra,
Grigoriewskoje — początek dróg.
W sercach lotników będzie Warszawa —
Gdy za sterami zasiądzie wnuk...

Z piosenki lotniczej

ŻOŁNIERSKA to rzecz, iż weterani wędrują ścieżkami wojennych wspomnień. W 1969 roku były mechanik 1 pułku „Warszawa" — obecnie ppłk Konstanty Semków odwiedził Grigoriewskoje. Oto jego wrażenia z wizyty w miejscowości, która była kolebką ludowego Lotnictwa Polskiego.

— Kiedy samochód zbliżał się do Grigoriewskoje, nie mogłem uwierzyć, że po upływie wielu lat będę znów w tej miejscowości. Nie dawała mi spokoju myśl, czy poznam wioskę, czy są jeszcze te brzozowe lasy, które w latach 1943–1944 służyły nam za sale wykładowe, sypialnie i jadalnie. Były naszym domem. Do złudzenia przypominały nam rodzinne ojczyste krajobrazy.

Wioskę poznałem od razu. Samochód zatrzymał się przed niewielkim domem, na którym była tablica: **„BIBLIOTEKA WSI GRIGORIEWSKOJE".** Wszedłem do wnętrza budynku. Przedstawiłem się bibliotekarce. Kobieta była nieco zaskoczona moją niespodziewaną wizytą. Zapytałem, czy pamięta te czasy, kiedy stacjonował tu 1 polski pułk „Warszawa"?

— Ja tych lat dobrze nie pamiętam — powiedziała. — Miałam wówczas zaledwie 7 lat. Ale moja sąsiadka wszystko dokładnie pamięta.

Bibliotekarka zaprowadziła Semkowa do Anny Aleksandrowny Chodinej, która w latach 1942–1945 pełniła w tej miejscowości funkcję sekretarza „Sielsowietu".

— Jakżebym mogła tych czasów nie pamiętać — wykrzyknęła Anna Chodina, gdy Semków przedstawił się jej jako były mieszkaniec Grigoriewskoje — oczywiście lotnik. — Kilkaset metrów od mojego domu startowały i lądowały samoloty z polskimi znakami, z szachownicą...

— W brzozowym lesie były ziemianki. Niewiele po nich śladów pozostało — opowiadał mi ppłk Semków. — Łatwo jednak można było rozpoznać miejsca, gdzie w czasie wojny staliśmy. Z lasu wyszedłem na pole. Stamtąd startowały nasze samoloty. Pomyślałem: tu był początek. Na tych polach w 1943 roku rozpocząłem swoją służbę w lotnictwie. Tu rozpoczęła się moja bojowa droga. Nie mogłem oprzeć się myśli i chęciom, by sięgnąć do zaoranej skiby i wziąć grudę ziemi.

Serdeczne pożegnanie z Anną Chodiną. Wyjechaliśmy na główną szosę. Na drodze drogowskazy – w lewo: Moskwa — 128 km; w prawo – Riazań — 33 km. Z wizyty w Grigoriewskoje pozostało mi wiele pamiątkowych fotografii. W domu mam także grudę ziemi... Ale w mojej pamięci pozostało jeszcze coś więcej z tamtego wojennego pobytu w tej wiosce i z ostatniej godzinnej zaledwie wizyty. Coś, czego bliżej nie potrafię określić i nazwać, bo ilekroć spoglądam na tę grudę ziemi — ogarnia mnie jakieś przedziwne uczucie...

Grigoriewskoje – dla weteranów 1 pułku „Warszawa" i 2 pułku nocnych bombowców „Kraków" znaczyło i znaczy tyle, co dla żołnierzy 1 dywizji piechoty im. Tadeusza Kościuszki Sielce nad Oką.

Płk pil. Edward Chromy, który przyjechał do Grigoriewskoje w pierwszej grupie przyszłych pilotów pierwszej eskadry, tak opisuje swoje zetknięcie się z wioską, która miała utrwalić się w dziejach polskich skrzydeł.

„...W Grigoriewskoje, a właściwie w pobliżu rosyjskiej wsi o tej nazwie, niczym się nie różniącej od tysięcy podobnych rosyjskich wiosek, znajdowało się równe gładkie pole. Jednym bokiem dotykało ono do szosy Moskwa — Riazań, a na drugim jego skraju rosły niewielkie kępy drzew brzozowego lasku. Gdy przyjechaliśmy nad wieczorem 22 lipca do Grigoriewskoje, ziemianki nie były jeszcze wykończone i pierwszą noc w lotniczej szkole przespaliśmy na słomie pod gołym niebem. Nie było to dla nas straszne, noc była ciepła, a każdy z nas marzył o służbie w lotnictwie i za tę cenę spędziłby niejedną noc.

Nazajutrz, 23 lipca, poznaliśmy naszego dowódcę. Był nim ten sam kapitan, który w Sielcach przeprowadzał rekrutację ochotników do lotnictwa... Kozłowski, Polak, urodzony w ZSRR, wnuk zesłańca z 1863 roku, świetnie władał polskim językiem i miał ujmujący, bezpośredni sposób bycia. Z miejsca zapałaliśmy do niego sympatią, wyczuwając w nim doświadczonego pilota i dowódcę z prawdziwego zdarzenia. Jak się później okazało — nasze pierwsze wrażenie było całkowicie uzasadnione. Kozłowski miał duże doświadczenie bojowe, cieszył się szacunkiem i poważaniem radzieckich oficerów instruktorów..."

(„Szachownice nad Berlinem" — Wyd. MON 1967)

Rozkaz dzienny nr 1 pierwszej samodzielnej eskadry myśliwskiej, wydany przez kapitana pilota Wacława Kozłowskiego 23 lipca, zawierał między innymi następujące postanowienia:

„...Rozkazuję przystąpić do wyszkolenia lotniczego z dniem 23 lipca 1943 roku następującym elewom..." Tu rozkaz wymienił imiona i nazwiska siedemnastu uczniów, a wśród nich Edwarda Chromego.

W kolejnym punkcie była wzmianka o radzieckich instruktorach:

„...Oficer gospodarczy zaprowiantuje 19 instruktorów przybyłych z Czerwonej Armii od dnia 22.07.1943 roku".

24 lipca 1943 roku pojawia się w rozkazie dziennym po raz pierwszy punkt: „LOTY ĆWICZEBNE":

„...Rozkazuję na dzień 24 lipca wszystkim elewom stawić się na lotnisko w celu przeprowadzenia pierwszych lotów o charakterze kontrolującym. W tym celu należy wyprowadzić na start cztery samoloty UT-2...".

Grupa siedemnastu uczniów i cztery popularne „Utionki" rozpoczęły w istocie dzieje ludowego Lotnictwa Polskiego, chociaż już wcześniej w Sielcach nad Oką dwóch byłych lotników-mechaników obsługiwało łącznikowy samolot „Ś-2" generała Berlinga, a rozkaz nr 43 dowódcy 1 Dywizji Piechoty im. Tadeusza Kościuszki o formowaniu 1 samodzielnej polskiej eskadry myśliwskiej — został wydany już 7 lipca 1943 roku. W połowie lipca rozpoczęła działalność egzaminacyjna komisja lotnicza, werbująca kandydatów do lotnictwa. Eskadra szybko rozrosła się do pułku. 19 sierpnia 1943 r. zapadła decyzja w sprawie

sformowania Korpusu Polskich Sił Zbrojnych. Tego dnia w Grigoriewskoje gościł generał Zygmunt Berling. Z tej wizyty zachowały się zdjęcia wykonane w krajobrazie rosyjskich brzóz. Eskadra na zbiórce. Słoneczna pogoda. Berling przed eskadrą. Może właśnie w tym momencie informował lotników o decyzji utworzenia 1 pułku lotnictwa myśliwskiego w ramach Korpusu Polskich Sił Zbrojnych? W każdym razie już nazajutrz w dokumentach pojawi się nazwa 1 pułku myśliwskiego, który w październiku otrzyma imię „Warszawa".

Niezapomniana pierwsza
eskadra,
Grigoriewskoje — początek
dróg.
W sercach lotników imię
Warszawa.
To imię zetrzeć chciał z mapy
wróg...

Ale w tym czasie nie było już wśród żyjących organizatora i pierwszego dowódcy 1 eskadry, kapitana pilota Wacława Kozłowskiego. Rozkaz dzienny nr 17 eskadry z dnia 11 sierpnia 1943 roku podawał w punkcie 2:

„NIESZCZĘŚLIWY WYPADEK: Dnia 10 sierpnia 1943 roku zginęli przy wypełnianiu lotu służbowego dowódca eskadry myśliwskiej kapitan Kozłowski Wacław oraz instruktor pilot lejtenant Korowin A. W.

Cześć ich pamięci!"

To była całkiem prozaiczna śmierć. Lotnicza katastrofa. W rozkazach dziennych 1 eskadry nie znajdziemy wyjaśnienia jej przyczyn ani okoliczności. Dokumenty zastąpmy więc relacjami naocznych świadków, wspomnieniami ludzi, którzy rozmawiali z kapitanem Kozłowskim na kilku minut przed jego startem, ostatnim lotem.

W Sielcach nad Oką samolot łącznikowy generała Z. Berlinga obsługiwali kpr. Jan Kurażyński (obecnie pułkownik rezerwy) i kpr. Jan Soroka (obecnie pułkownik).

Opowiada Jan Kurażyński:

10 sierpnia 1943 roku w Sielcach nad Oką, gdzie było niewielkie lądowisko dla samolotów — wylądował na „Utionce" kpt. Kozłowski i lejtnant Korowin. Przekazując nam maszynę do przeglądu, powiedział:

— Szybko przygotujcie samolot bo wkrótce startujemy. Pilno mi do Grigoriewskoje, a stamtąd do żony. Załatwiam właśnie urlop do Leningradu.

Kozłowski był w dobrym nastroju. Poszedł do sztabu dywizji. Korowin pozostał z nami. Kozłowski powrócił po upływie mniej więcej dwóch godzin.

— No, chłopcy! — powiedział — Dostałem urlop. „Utionka gotowa?

— Gotowa, towarzyszu kapitanie!

Kozłowski zajął miejsce w drugiej kabinie. Korowin w pierwszej. Dowódca eskadry ujął drążek sterowy. Odbiegliśmy od samolotu. Piloci pożegnali nas podniesieniem rąk. „Utionka" potoczyła się po trawie i oderwała od ziemi. Zatoczyła krąg nad Oką. Obserwowaliśmy maszynę, gdy nabierała wysokości.

A oto co zapamiętał Jan Soroka:

— „Utionka" w pewnym momencie znalazła się nad nami. Leciała z kursem na sztab dywizji. Była dość nisko nad ziemią. I nagle stało się coś, czego nikt z nas nie mógł się spodziewać. Maszyna nagle zawadziła prawym skrzydłem o drewniany maszt nad budynkiem sztabowym. Skrzydło urwało się, samolot zawirował i runął w las w okolice obozu Platerówek. Pobiegliśmy w tamtym kierunku. Korowin był w stanie agonalnym. Kozłowski już nie żył.

Nazajutrz w Grigoriewskoje lotnicy wysłuchali rozkazu, który mówił o śmierci dowódcy pierwszej eskadry. Nieliczni tylko wiedzieli, że kapitan był wnukiem żołnierza Powstania Styczniowego.

Szkolenie i życie w eskadrze, a później w pułku płynęło normalnym nurtem. 16 sierpnia 1943 roku dowództwo nad eskadrą objął były instruktor Centrum Lotniczego w Dęblinie — porucznik nawigator — niebawem kapitan pilot Tadeusz Wicherkiewicz. Od 20 sierpnia do 30 grudnia 1943 roku miał on dowodzić 1 pułkiem lotnictwa myśliwskiego, pierwszym z nazwy i pierwszym w historii ludowego Lotnictwa Polskiego.

Początek był w Grigoriewskoje. Pierwsze bojowe loty, pierwsze zaś bojowe starty już z ziemi ojczystej, z polowego frontowego lotniska w Zadybiu Starym. 23 sierpnia 1944 roku.

Pola zielone takie znajome,
Rumiankiem pachną, razowym
chlebem.
Pola szachownnic
biało-czerwone.
Jest pułk „Warszawa" pod
polskim niebem.

★

Zdarza się, że współczesność dopisuje epilog do wojennego wczoraj. W czerwcu roku 1972 — w dniu zakończenia roku szkolnego w Zadybiu Starym, w szkole, która nosi imię 1 plm „Warszawa" gościła grupa weteranów tej najstarszej jednostki ludowego Lotnictwa Polskiego, między innymi pułkownik Konstanty Semków i pułkownik Kazimierz Gotówko. Przekazali oni młodzieży urnę z ziemią — którą przed kilku laty przywiózł z Grigoriewskoje Konstanty Semków.

RAJMUND KULIŃSKI

Grupa młodych polskich pilotów na lotnisku w Grigoriewskoje wraz z instruktorami radzieckimi.

Ogólny widok lotniska w Grigoriewskoje. Na pierwszym planie personel latający i technicy polskich jednostek lotniczych na uroczystej zbiórce przed pierwszą promocją.

ZASŁUŻENI DZIAŁACZE LOTNICTWA SPORTOWEGO

PELAGIA MAJEWSKA

Pilot-instruktor szybowcowy i samolotowy, znakomita polska szybowniczka, wielokrotna rekordzistka Polski i świata, odznaczona przez Międzynarodową Federację Lotniczą Medalem Lilienthala, a przez Aeroklub PRL — Medalem Tańskiego. Działaczka społeczna aeroklubów — Lubelskiego, Łódzkiego i Warszawskiego.

ZYGMUNT SKÓRA

Mechanik-technik lotniczy z Warszawy, związany blisko 40-letnią ofiarną pracą zawodową i działalnością z Aeroklubem Warszawskim. Obsłużył około 4 500 samolotów, przy czym wykonywał różne czynności techniczne przy 40 różnych typach maszyn.

JÓZEF STEBEL

Nauczyciel (obecnie na emeryturze) w Cierlicku w Czechosłowacji. Od 40 lat opiekuje się nieprzerwanie Żwirkowskiem koło czeskiego Cieszyna, miejscem tragicznej śmierci Żwirki i Wigury z 1932 r. Jemu to zawdzięczamy estetyczny wygląd tego zakątka lasu cierlickiego, gdzie stoi pomnik ku czci sławnych polskich lotników — Żwirki i Wigury.

MIECZYSŁAW WILCZAK

Technik lotniczy w Centrum Wyszkolenia Lotniczego Aeroklubu PRL w Lesznie Wlkp. Długoletni pracownik i działacz lotnictwa sportowego, wielokrotny członek reprezentacyjnej ekipy polskich szybowników na zawody międzynarodowe i szybowcowe mistrzostwa świata. Swą ofiarną pracą przyczynił się do sukcesów polskich szybowników.

CERVA CE — 43 „GUEPARD"

CERVA (Consortium Europeen de Realisation et de Ventes d'Avions) — to francuska nazwa wytwórni, utworzona przez dwie znane już wytwórnie Siren i Wassmer w celu wyprodukowania i sprzedaży nowego typu samolotu turystyczno-dyspozycyjnego CE-43 „Guepard". Jest to metalowa wersja drewnianego samolotu Wassmer „Super 4/21". Oprócz całkowitej zmiany materiału (i technologii), w samolocie dokonano szeregu zmian, zachowując jednak w zasadzie aerodynamikę. Prototyp samolotu oblatano 18 maja 1971 r. i po wylataniu zaledwie 10 godzin zademonstrowano go na 29 Salonie Paryskim.

CE-43 „Guepard" jest czteromiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej.

Skrzydła o obrysie prostokątnym mają charakterystyczne rozszerzenia przy kadłubie i dość znaczny wznios. Konstrukcja jednodźwigarowa z pracującym pokryciem. Krótkie lotki zostawiają sporą część krawędzi natarcia dla dość wąskich klap, wychylanych elektrycznie.

Kadłub o przekroju zbliżonym do prostokątnego odznacza się prostymi ale eleganckimi liniami. Konstrukcja półskorupowa. Niska kabina typu samochodowego umieszczona jest nad płatem. Wejście przez boczne drzwi z prawej strony, otwierane do góry. Sterowanie ręczne wykonane w postaci wolantów, o charakterystycznym kształcie kierownicy roweru (jak w samolocie „Concorde").

Usterzenie pionowe klasyczne, ukośne. Usterzenie wysokości o obrysie prostokątnym, płytowe (bez podziału na statecznik i ster), wyposażone w klapkę dociążającą.

Podwozie trójkołowe z kołem przednim, całkowicie chowane w locie (elektrycznie). Główne koła chowają się w skrzydła. Amortyzatory oleo-pneumatyczne.

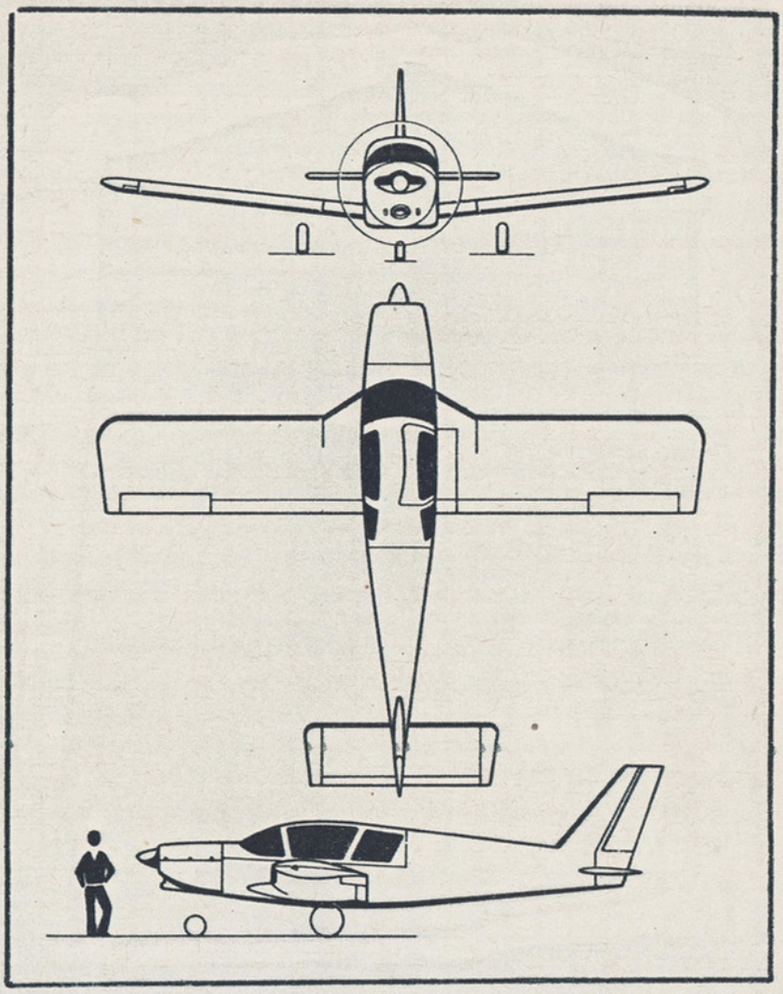
Napęd stanowi sześciocylindrowy silnik tłokowy płaski z wtryskiem paliwa, typu Lycoming IO-540 o mocy 250 KM. Śmigło Mc Canley przestawialne o stałych obrotach. Zapas paliwa wynosi 440 l. **(J. Ś.)**

DANE TECHNICZNE

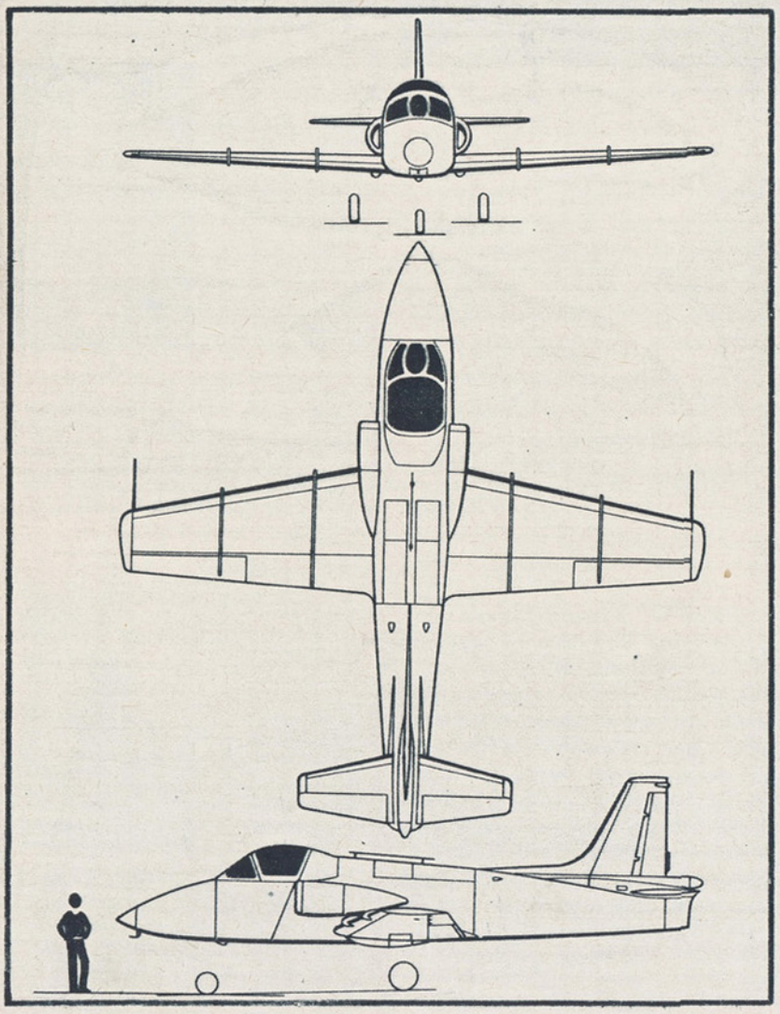
Wymiary: Rozpiętość — 10,00 m, długość — 7,80 m, wysokość — 2,86 m, pow. nośna — 16,00 m², wydłużenie — 6,2.

Ciężary: Ciężar własny — 845 kg, ciężar całkowity 1 420 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 320 km/h, prędkość przelotowa (2 000) — 310 km/h, pułap — 5 000 m, zasięg — 2 800 km.



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



HAL HST — 16 „KIRAN"

DOŚĆ silny przemysł lotniczy Indii buduje z licencji nowoczesne myśliwce odrzutowe konstrukcji radzieckiej, ma także na swym koncie szereg udanych własnych konstrukcji. Jedną z nich jest odrzutowy samolot szkolno-treningowy (odpowiednik naszej „Iskry") HAL „Kiran". Prototyp samolotu oblatano w 1964 roku, a dostawy dla szkół wojskowych rozpoczęły się w 1968 r. Samolot pozostaje w służbie.

„Kiran" jest dwumiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej.

Skrzydło proste, o obrysie trapezowym, ma wznios 4°. Profil NACA-23015 przy kadłubie zmienia się płynnie na NACA-23012 na końcach. Kąt zaklinowania 4'. Konstrukcja trzydźwigarowa z pracującym pokryciem. Lotki Frise, różnicowe. Klapy typu krokodyle wychylane hydraulicznie. W rejonie klap pod kadłubem umieszczono płytę hamulca aerodynamicznego.

Kadłub o obrysie owalnym konstrukcji półskorupowej. Kabina umieszczona z przodu, z miejscami obok siebie (dwuster), hermetyczna i klimatyzowana. Osłona otwierana do tyłu. Fotele wyrzucane typu Martin Baker, działające od 0 wysokości.

Usterzenie wolnonośne, klasyczne, proste. Stecznik poziomy przestawiany elektrycznie. Usterzenie pionowe wysunięte nieco do przodu z płetwą grzbietową.

Podwozie trójkołowe z kołem przednim sterowanym, chowane hydraulicznie w locie. Koła niskiego ciśnienia. Hamulce hydrauliczne. Amortyzatory olejowo-powietrzne.

Silnik turboodrzutowy Rolls-Royce Bristol „Viper 11", o ciągu statycznym 1 135 kG, umieszczony w centralnej części kadłuba Dostępy do obsługi przez górne pokrywy. Demontaż możliwy po odjęciu tylnej części kadłuba. Wloty powietrzne boczne. Paliwo w łącznej ilości 1 137 l. w kadłubie i skrzydłach. Samolot może zabrać dodatkowe zbiorniki podskrzydłowe o pojemności 450 l. Układ paliwowy pozwala na 30 s lotu odwróconego. **(J. Ś.)**

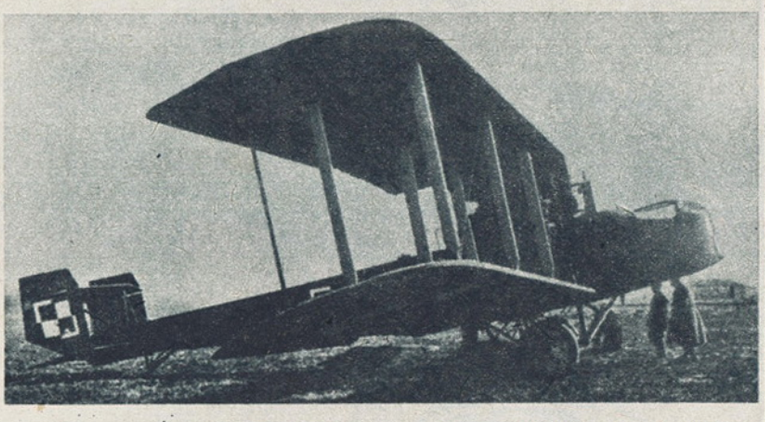
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 10,70 m, długość — 10,60 m, wysokość — 3,64 m, pow. nośna — 19,00 m², wydłużenie — 6.

Ciężary: Ciężar własny — 2 432 kg, ciężar całkowity — 3 493 kg, ciężar max. — 3 928 kg.

Osiągi: Prędkość max. — (0 m) — 718 km/h, prędkość max. (9 000 m) — 709 km/h, prędkość przeciągnięcia z klapami — 129 km/h, promień działania — 450 km, czas trwania lotu — 2 h 10 min.

FRIEDRICHSHAFEN G-IIIa



W 1915 r. w niemieckiej wytwórni Friedrichshafen został zbudowany dwusilnikowy samolot bombowy, który otrzymał oznaczenie wojskowe Friedrichshafen G—I, zaś oznaczenie fabryczne FF-30. Ulepszona wersja tego samolotu, oznaczona G—II (FF-38), była w 1916 r. zbudowana w małej serii. Do masowej produkcji weszła dopiero wersja rozwojowa, nosząca oznaczenie Friedrichshafen G-III (FF-45). Znalazła się ona w użyciu na początku 1917 r. Różniąca się od niej podwójnym usterzeniem pionowym i poziomym wersja G-IIIa była produkowana w 1918 r., głównie z licencji w zakładach Daimler i Hansa. Wyprodukowano ponad 270 sztuk G-III i około 100 sztuk G-IIIa.

Na przełomie lat 1919—1920 Stacja Lotnicza Ławica w Poznaniu wyremontowała dwa samoloty Friedrichshafen G-IIIa, pozostawione przez Niemców. Samoloty te nieco różniły się od siebie. Jeden z nich miał prócz płozy ogonowej koło przednie. Drugi, bez koła przedniego, miał obrotnicę przedniego k.masz, umieszczoną nad kadłubem, a przed nią zaokrągloną osłonę góry przodu kadłuba. Ten egzemplarz prócz szachownic na płatach, usterzeniu pionowym i bokach tyłu kadłuba, miał szachownicę na przodzie kadłuba (zdjęcie tego samolotu zamieszczone jest powyżej oraz w widoku z przodu w „SP" 1/171, gdzie było błędnie podpisane Gotha-V). Oba samoloty weszły w skład 21 Niszczycielskiej Eskadry Liniowej (tj. bombowej), utworzonej 30 kwietnia 1920 r. Z powodu zużycia zostały skasowane w lecie 1920 r.

Dwusilnikowy dwupłatowy Friedrichshafen G-IIIa był czteromiejscowym bombowcem drewnianej konstrukcji (jedynie dźwigary środkowej części płatów oraz usterzenie były spawane z rur stalowych). Przód kadłuba i góra środkowej części dolnego płata kryte sklejką. Tył kadłuba, płaty i usterzenie kryte płótnem. Podwozie amortyzowane stalowymi sprężynami. Uzbrojenie 2—3 k.masz. kol. 7,9 mm. Ładunek bomb 600—700 kg. Dwa silniki chłodzone wodą, 6-cylindrowe, rzędowe, Mercedes DIV po 260 KM. Samoloty malowane były na zielono-oliwkowo od spodu na jasnoniebiesko.

DANE TECHNICZNE

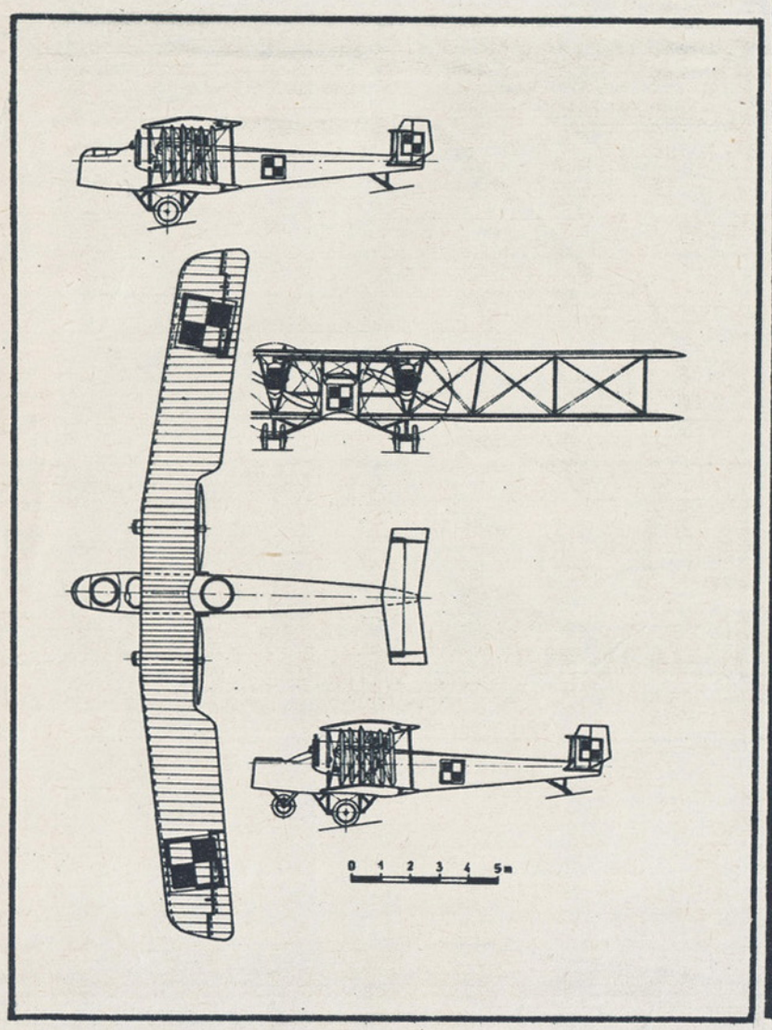
Wymiary Rozpiętość — 23,7 m, długość — 12,3 m, wysokość — 3,6 m, pow. nośna — 95 m².

Ciężary: Ciężar własny — 2 700 kg, ciężar użyteczny 1 230 kg, ciężar całkowity — 3 930 kg.

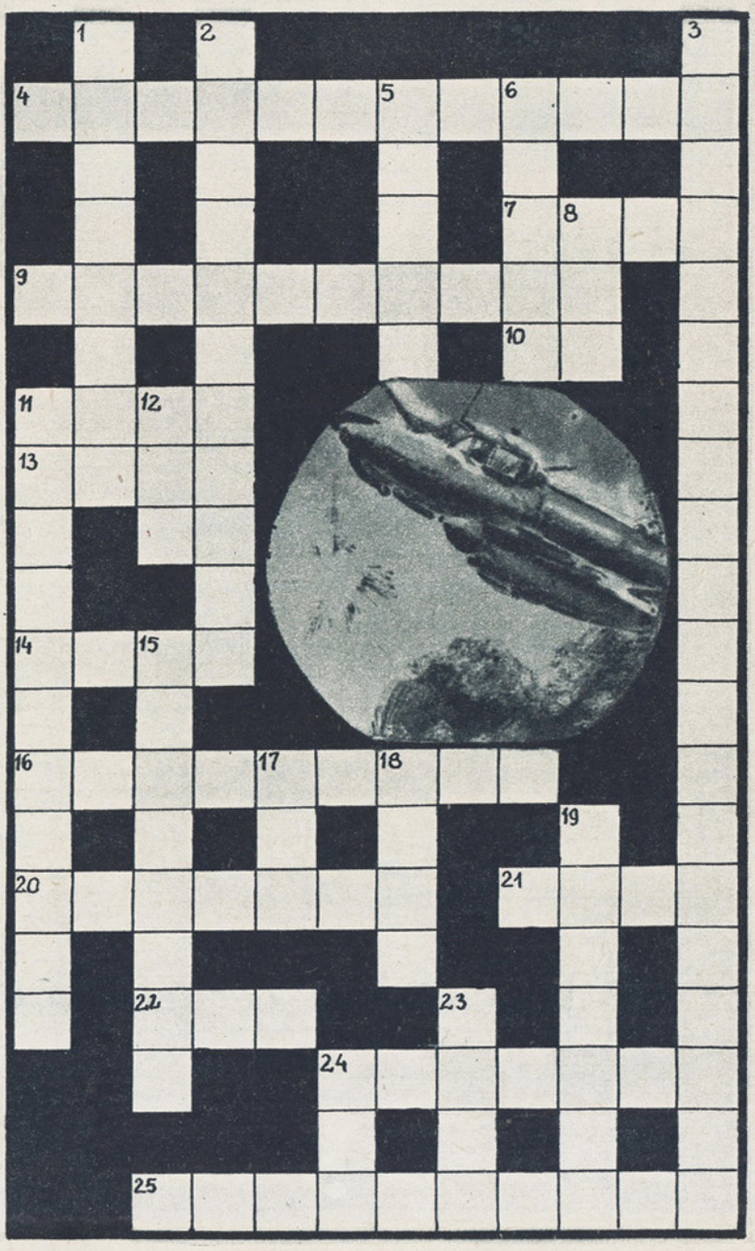
Osiągi: Prędkość max. — 135 km/h, prędkość przelotowa — 100—110 km/h, prędkość min. — 75 km/h, wznoszenie — 3,1 m/s, pułap — 3 600 m, zasięg — 500 km.

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS

Na zdjęciu: Friedrichshafen G-IIIa z 21 eskadry na lotnisku Ławica. Zdjęcie ze zbiorów T. Żychiewicza.



KRZYŻÓWKA



Poziomo: 4 — nauka o siłach działających na ciała poruszające się w powietrzu (jeden z działów mechaniki); 7 — strój stewardessy towarzystwa lotniczego „AIR INDIA", 9 — autor książek z zakresu meteorologii lotniczej; 10 — miara powierzchni gruntu; 11 — lądowisko w czasie pechowego przelotu; 13 — ośrodek polskiej myśli lotniczej w okresie międzywojennym, związany z działalnością studentów politechniki; 14 — fizyczne jednostki pracy; 16 — szereg figur pilotażowych, nie wchodzących w zakres zwykłego lotu (bardzo przydatna podczas walki powietrznej); 20 — w fizyce: bezwładność; 21 — port lotniczy oraz znane kąpielisko w północnych Włoszech (między Laguną Wenecką a Adriatykiem); 22 — austriackie linie lotnicze; 24 — niemiecki pilot myśliwski z I wojny światowej, odwiedzał zestrzelonych przeciwników w szpitalach i składał im skromne prezenty; 25 — jeden z dowódców Dywizjonu 303.

Pionowo: 1 — konstruktor dwusilnikowego bombowca Pe-2, zwanego potocznie „Peszką"; 2 — polski pilot myśliwski, brał udział w Bitwie o Anglię, od kilku lat attache wojskowy ambasady polskiej w Londynie; 3 — przyrząd pokładowy, wskazujący wysokość na zasadzie odbicia fal radiowych od powierzchni ziemi; 5 — pilot winien mieć „stalowe"; 6 — część aparatury tlenowej, ściśle przylegająca do twarzy pilota; 8 — „...FRANCE" „...INDIA", „...CANADA"; 11 — urządzenie do obserwowania ruchów ciał niebieskich w pomieszczeniu (rzutowanie obrazów na ekran-kopułę); 12 — tworzy się na oblodzonej części kadłuba; 15 — polski pilot szybowcowy, w 1956 roku zdobył tytuł mistrza Polski; 17 — brytyjski koncern, współtwórca samolotu „Concorde"; 18 — kanadyjskie towarzystwo lotnicze, założone w 1943 r.; 19 — w 1971 r. został po raz szósty spadochronowym mistrzem Polski; 23 — japoński samolot budowany w dużych ilościach w czasie II wojny światowej, zwany „Zeke"; 24 — brytyjskie linie lotnicze.

Opracował:
Edward Zytka

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązanie do **31 sierpnia** br., rozlosowany zostanie

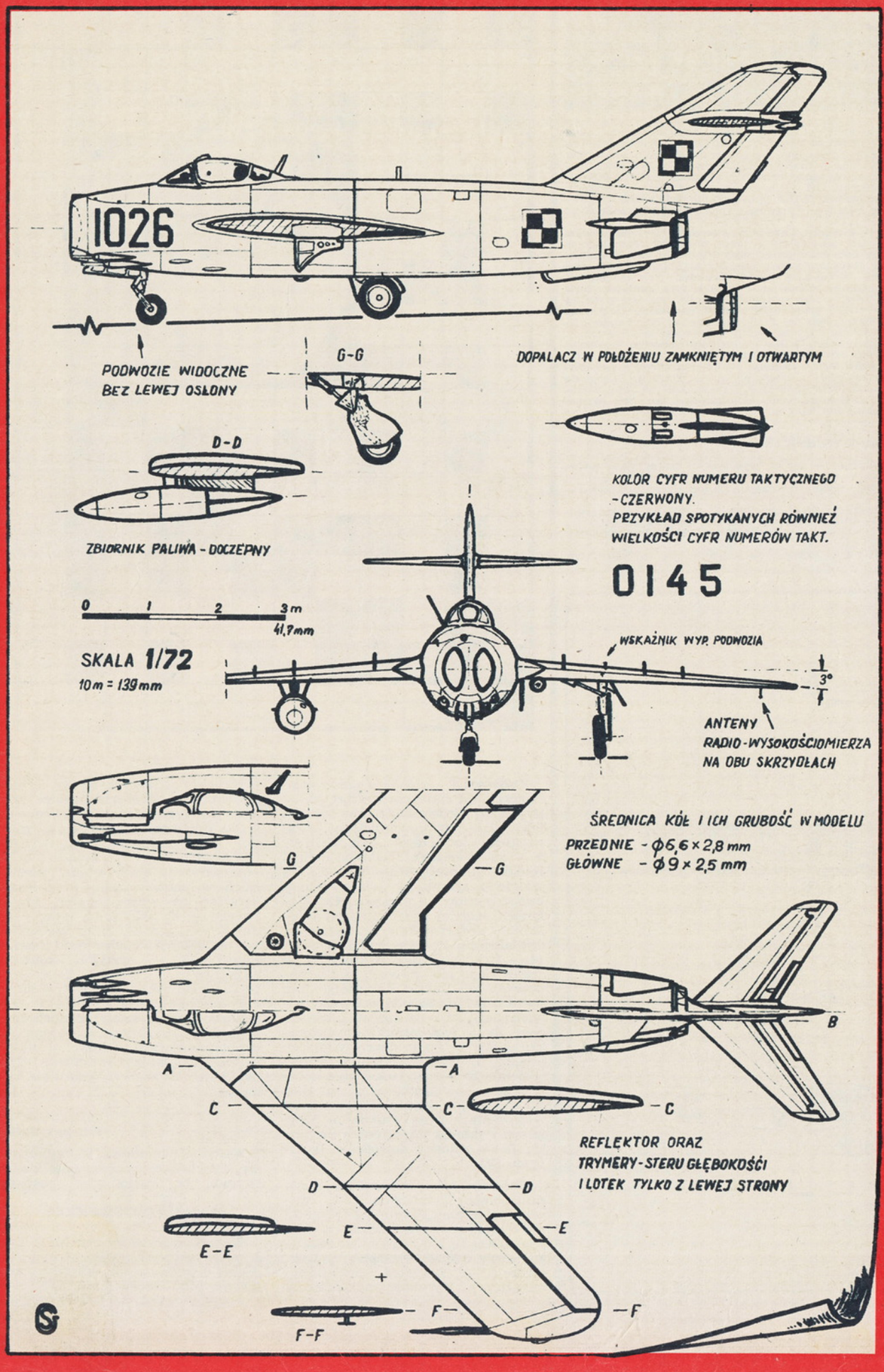
APARAT FOTOGRAFICZNY

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach.**

KLUB-72

MODEL SAMOLOTU

MIG-17



SAMOLOT MiG — 17 jest rozwojową wersją samolotu MiG — 15 i ostatnim z rodziny MiG-ów samolotem o prędkości poddźwiękowej. Na podstawie zebranych doświadczeń, podczas budowy i eksploatacji samolotu MiG — 15 wprowadzono szereg zmian dających się nawet zauważyć zewnętrznie. MiG—17 był budowany w kilku wersjach, m. in. jako nocny myśliwiec wyposażony w celownik radiolokacyjny, co uzewnętrzniało się charakterystycznym noskiem i kupułką na wlocie powietrza z przodu kadłuba. Podstawowa wersja była produkowana również w Polsce na licencji, pod oznaczeniem LIM—5. Obecnie znane są również modyfikacje tego samolotu, m. in. wersja szturmowa z charakterystycznym zasobnikiem na spadochron z tyłu statecznika pionowego. MiG—17 obecnie jeszcze znajduje się na wyposażeniu lotnictwa wielu państw, a jego właściwości taktyczne w wersjach myśliwsko - szturmowej zapewniają mu prawo bytu i przydatności.

Konstrukcja samolotu całkowicie metalowa. Kadłub, starannie opracowany, stanowi bryłę obrotową o przekroju kołowym. Silnik samolotu typu WK—1 A z dopalaczem. Skrzydło o ujemnym wzniosie i podwójnym skosie posiada profil laminarny. Klapy podskrzydłowe przy wychylaniu wysuwają się jednocześnie do tyłu. Na każdym skrzydle znajdują się trzy prowadnice strug powietrza. Pod skrzydłami podwieszane są dodatkowe zbiorniki paliwowe, pozwalające zwiększyć czas lotu. Podwozie samolotu trójkołowe, chowane w locie. Usterzenie samolotu skośne o profilach symetrycznych. W tylnej części kadłuba znajdują się hamulce aerodynamiczne. Samolot wyposażony jest w zestaw przyrządów pilotażowo - nawigacyjnych, pozwalających na wykonywanie lotów w warunkach bez widoczności ziemi.

STEFAN GĄSIOROWSKI